



OHNHÄUSER VON REGIE-
 RUNGS-BAUMEISTER LUD-
 WIG OTTE IN GROSS-LICH-
 TERFELDE BEI BERLIN. *
 WOHNHAUS DES HERRN
 DR. OTTO HOFFMANN IN
 GRUNEWALD, WANGEN-
 HEIM-STRASSE 37-39. **
 DEUTSCHE
 *** BAUZEITUNG ***
 XLIII. JAHRG. 1909 * NO. 27.



Vorder-Ansicht des Hauses Immich in Zehlendorf-West, Georgen-Straße 6.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. N^o. 27. BERLIN, DEN 3. APRIL 1909.

Wohnhäuser von Reg.-Bmstr. Ludwig Otte in Groß-Lichterfelde bei Berlin.

Haus Immich in Zehlendorf-West, Georgen-Straße 6. Hierzu die Abbildungen S. 176 und 177.



Das Wohnhaus Immich sollte — im Inneren wie durch das Äußere — das Behagen erwecken, das wir empfinden in und vor den alten bürgerlichen Wohnhäusern aus der Zeit unserer Großeltern. Daher ist es an der Straße niedrig und breit gelagert und hat den Eingang in der Mitte.

Der Mitteleingang bedingt bei guter Beleuchtung immer eine ziemlich breite und tiefe Diele; um diese nicht allzu groß werden zu lassen, wurde nach dem Vorbilde der Kaufmannshäuser in den Hansestädten ein am Eingang liegender Teil der Diele durch Glaswände abgetrennt (Abbildung S. 176). In Hamburg nannte man diesen Glasverschlag „Zibürken“; er diente als Aufenthaltsort des mit Näharbeiten beschäftigten Dienstmädchens, dem die Bedienung der Haustür oblag. Beim Hause Immich ließ sich die Anlage derart nach der Sonne richten, daß der Glasabschlag nach Südosten zu liegen kam und trefflich als Pflanzenraum dient; da hinein hat man von der Diele aus einen reizvollen Einblick. Die Wohnräume und Wirtschaftsräume lehnen sich an der anderen Seite in ununterbrochenem Zuge an die Diele an.

Meist wird der Architekt zu einer ihm noch fremden Familie gerufen, deren Wohn-Bedürfnisse er in allzu kurzer Zeit zu ergründen suchen muß. Im vorliegenden Falle kannte der Künstler die Familie seit

längerer Zeit; als dann plötzlich der Gedanke auftauchte, ein Haus zu erbauen und sehr bald ein geeignetes Grundstück gefunden war, konnte er, ohne daß erst ein Programm entwickelt werden mußte, einen in allen Teilen durchgearbeiteten Entwurf vorlegen, der dann auch ohne die geringste Aenderung zur Ausführung gebracht wurde. So gut geht es dem Baukünstler aber nicht immer. —

Wohnhaus des Herrn Dr. Otto Hoffmann in Grunewald, Wangenheim-Straße 37/39.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 177.



Im Gegensatz zum Wohnhaus Immich in Zehlendorf, bei welchem auf Gestaltung einer geräumigen Diele ein besonderer Wert gelegt war, hat in dem Hause Dr. Otto Hoffmann in Grunewald die Diele kaum größere Abmessungen, als der bequeme Verkehr im Hause sie erfordert; dagegen ist auf eine stattliche Folge der Gesellschaftsräume erhöhtes Gewicht gelegt. Der Durchgang zwischen Speisezimmer und Herrenzimmer ist nach dem Garderoben-Vorraum durch eine große Glastür abgeschlossen, nach der Diele ist er ganz offen; mit Speisezimmer und Herrenzimmer ist er durch breite Schiebetüren verbunden, sodaß der Uebergang von einem Raum zum anderen sich fast unmerklich vollzieht. Wenn, namentlich im Sommer, alle Türen geöffnet sind, empfängt der in das Haus Eintretende einen recht statt-

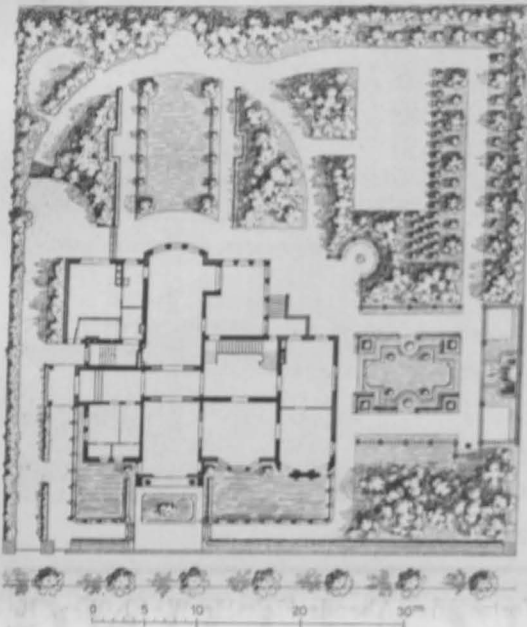
lichen und weiträumigen Eindruck. Bei der Gestaltung der vorderen Wohnräume wie auch des Speisemanners mußte in besonderem Maße Rücksicht genommen werden auf die Unterbringung wertvollen Mobiliars, das für die frühere Mietwohnung des Besitzers gefertigt war.

Im ersten Obergeschoß sind die Schlafräume der Eltern, der Kinder und der Dienstboten je durch einen kleinen Vermittlungsraum mit einem Badezimmer verbunden; auch für die Fremdenzimmer im zweiten Obergeschoß ist ein Bad vorgesehen.

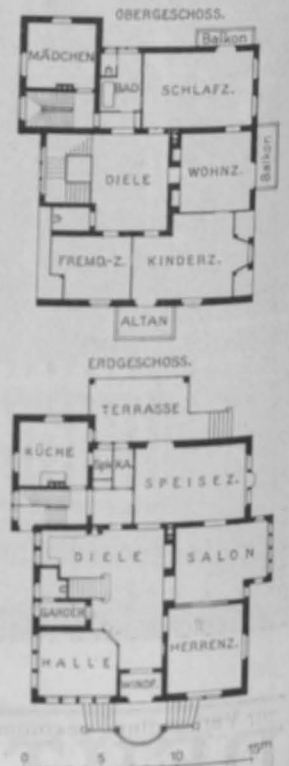
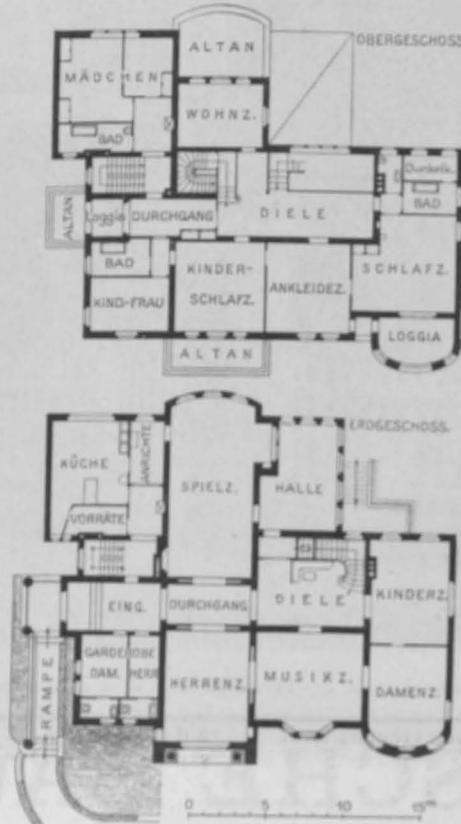
Für die Lage des Gebäudes auf dem Grundstück war maßgebend, daß an der südlichen Grenze des letzteren sich ein hohes Miethaus erhebt mit langer, fensterübersäter Seitenfront. Um dieses von dem Hoffmann'schen Garten aus wenigstens etwas zu verdecken, ward

den; leider mußte sie so weit vorgerückt werden, wie es baupolizeilich nur zulässig war, da der Bauherr wünschte, einen tunlichst großen Hintergarten zu behalten. Der Gartenkünstler — Hallervorden — hat dann das Seinige getan, um durch sehr geschickte Anpassung an die Ideen des Architekten dem Garten eine Gestaltung zu geben, die ihn allseitig als Fortsetzung des Hauses erscheinen läßt.

Wenn im Ganzen ein Werk entstanden ist, das den Bauherrn befriedigt, so hat dieser selbst insofern Anteil daran, als er dem Architekten — um den Goetheschen Ausdruck zu brauchen — „eine löbliche Frei-



Gartenanlagen.
Haus Dr. Otto Hoffmann in Grunewald.



Haus Imrich
in Zehlendorf-West.

das neue Haus an die Südseite des Grundstückes gerückt, wobei allerdings viel wertvolles Sonnenlicht geopfert werden mußte. Dafür konnte aber die nach Osten gerichtete Straßenfront um so länger entwickelt wer-

heit" ließ; tut er Solches, dann bleibt dem Architekten bis zuletzt die Freude an seinem Werk; er baut sie mit hinein und sie strahlt daraus zurück auf Bewohner und Besucher. —

Vereine.

Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein. In der Wochenversammlung am 2. November 1908 sprach Hr. Reg.-Bmstr. Bloss über: „Die Eisenbahnen im Kriege“.

Die großen Volksheere der Jetztzeit lösen die früheren Berufsheere zu der Zeit ab, als die Eisenbahnen in den Weltverkehr eintreten. Die Eisenbahnen haben den Aufmarsch der Heere zu bewältigen und die rückwärtigen Verbindungen zu erhalten. Es ist heute nicht mehr möglich, ein Heer auf Kosten des feindlichen Landes zu ernähren, es müssen vielmehr sämtliche Nahrungsmittel aus der Heimat angefordert werden. Es kommt hierfür fast allein die Eisenbahn in Frage. Der Einheitszug im Kriege besitzt 110 Achsen, sodaß ein Bataillon Infanterie, eine Batterie Artillerie oder eine Eskadron Kavallerie in ihm befördert werden können. Zu einem Armeekorps gehören 105 Züge. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 25—40 km/Std.

Redner geht zunächst näher auf den Krieg 1870/71 ein. Der mustergültig vorbereitete Aufmarsch auf deutscher Seite erfolgte auf 9 Eisenbahnlinien in 1072 Zügen. Jeder Privatverkehr war unterbrochen. Der französische Aufmarsch, zu dem nur 3 Linien benutzt wurden, während 5 zur Verfügung standen, war überhastet. Dagegen haben die Franzosen ihre Eisenbahnen während des Krieges mit Geschick benutzt, besonders zur Beförderung der Truppen von einem nach dem anderen Kriegsschauplatz. Eine schwierige Aufgabe erwuchs durch die Wiederherstellung der von den Franzosen geräumten und z. T. zerstörten Bahnen. Stellenweise waren größere Umgehungsbahnen mit schwierigen Kunstbauten auszuführen. Nicht weniger als 168 Kunstbauten und Brücken waren auf den Strecken zerstört, die in Betrieb gesetzt werden mußten, dazu waren vielfach der Oberbau, die Signale, Beleuchtungsanlagen und Wasserstationen wiederherzustellen. Als Beispiele

aus der Tätigkeit der Feldeisenbahn-Abteilungen führte Redner zuerst die Wiederherstellung einer Moselbrücke an, von der 7 Bögen gesprengt waren und die durch eine Holzbrücke in sechs Winterwochen ersetzt wurde, und sodann die Wiederherstellung des 37 m hohen Viaduktes von Hertigny, in dem eine Öffnung von 38 m Weite gesprengt war. Der gesprengte Pfeiler wurde bis 13 m Höhe wieder aufgemauert und darauf ein 22 m hoher hölzerner Pfeiler errichtet. Die Bauzeit betrug 9 Wochen. Während des Baues mußten Wagen und Lokomotiven um die Brücke durch das Tal geschafft werden. Auch über die Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen, die Organisation der Verwaltung und über die erzielten Leistungen machte Redner nähere Angaben.

Hierauf wendete sich der Vortragende zum russisch-japanischen Krieg, bei dem die 7600 km lange sibirische Eisenbahn die Lebensader des russischen Heeres war. Sie besaß jedoch Mängel in dem zu leichten Oberbau, der zu großen Entfernungen der Stationen und Ausweichstellen und hauptsächlich in dem verspäteten Ausbau der Baikal-Umgehungsbahn. Es folgen hierauf einige Angaben über den Bau, die Kosten und den Betrieb der sibirischen Bahn. Beim Ausbruch des Krieges wurde über das Eis des Baikalsees innerhalb 18 Tagen eine 40 km lange Notbahn mit einem Kostenaufwande von 1/2 Mill. M. gebaut. Die Wagen mußten auf dieser Bahn mit Pferden gezogen werden. Die Lokomotiven wurden in Kessel und Rahmen zerlegt, die Güter auf Schlitten transportiert. Die Truppen legten den Weg über das Eis zu Fuß in 12 Stunden zurück. Die sibirische Bahn hat ihre Aufgabe während des Krieges erfüllt, sodaß die Russen das numerische Übergewicht hatten.

Nach einem Ausblick auf die Eisenbahnen in einem zukünftigen Kriege schließt der Vortragende seine Ausführungen mit dem Hinweis, daß es der Mühe wert sei, die

Verdienste der Eisenbahnen im Kriege an's Licht zu ziehen, da ihre Bedeutung wohl nicht genügend gewürdigt werde.

Der interessante Vortrag wurde durch zahlreiche Lichtbilder erläutert und mit Beifall aufgenommen, dem der Vorsitzende den Dank der Versammlung zufügte. — K.

Münchener (oberbayer.) Architekten- u. Ingenieur-Verein. Am 12. Nov. 1908 sprach Hr. Ob.-Ing. Hammer vom Bayerischen Gewerbemuseum in Nürnberg über „Die lenkbaren Luftschiffe“, ein Thema, das in der ganzen Welt z. Zt. im Mittelpunkt des Interesses steht. Der Redner flocht in seine durch Lichtbilder ergänzte technischen Ausführungen sehr geschickt einen kurzen Abriss der Geschichte der Luftschiffahrt ein. Er erläuterte darauf die beiden heute im Vordergrund stehenden Systeme Zeppelin und Parseval und fügte noch Einiges über die Aeroplane hinzu, mit deren praktischer Brauchbarmachung sich die Franzosen und Amerikaner eingehend beschäftigen. —

Der 19. Nov. brachte zunächst einen kurzen, aber sehr übersichtlichen Bericht von Professor Frhrn. v. Schmidt über den „VIII. internationalen Architekten-Kongreß in Wien 1908“, dessen Verlauf bereits aus den seinerzeitigen Berichten der Fachzeitschriften hinlänglich bekannt ist. Besonders interessant aber waren die Einflechtungen des Redners über seine hierbei persönlich erhaltenen Eindrücke und gemachten Beobachtungen. — Nach ihm sprach Stadtr. Rob. Rehlen über „Die Abgeordneten- und Wanderversammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Danzig und Mitteilungen über Danzig und Umgebung“. Unter Zuhilfenahme einer reichen Zahl Photographien, Lichtbilder und Lagepläne entwarf der Redner ein sehr anschauliches Bild von jenen eindruckreichen Tagen und von den Schönheiten, die dem künstlerisch Empfindenden die reizvolle alte Hansastadt vermittelt. Es war eine Wanderung durch die Wechselstadt an des Reiches Ostgrenze, die mit ihren malerischen Bauten auch dem süddeutschen Architekten eine Fülle von wertvollen Anregungen gibt. —

J. Kr.

Mittelrhein. Architekten- u. Ingenieur-Verein Darmstadt. In der 6. ordentlichen Winterversammlung am 23. Nov. v. J. erstattete der Vorsitzende, Bt. Wagner, nach einigen anderen Mitteilungen Bericht über den VIII. Internationalen Architekten-Kongreß in Wien, insbesondere über die dort zur Verhandlung gekommenen Gegenstände. Hierauf hielt Hr. Geh. Ob.-Bt. Schmick einen äußerst interessanten, mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag über seine Reise in unsere afrikanischen Kolonien, die er im Auftrag des Reiches zu Beginn des Jahres 1908 unternommen hatte, um die dortigen Wasserverhältnisse an Ort und Stelle zu studieren. In längeren Ausführungen, denen die ungewöhnlich zahlreich erschienenen Mitglieder mit großer Spannung folgten, gab Redner ein lebenswahres Bild von unserer Kolonie Deutsch-Südwest-Afrika. Er schilderte in anschaulicher Weise die Fahrt durchs Meer, die Hafenverhältnisse der Kolonie, die Transportmittel und Wege im Inneren, die Beschaffenheit des Landes, die Eigenart seiner Bewohner, seine persönlichen Erlebnisse und Beobachtungen, so auch bezüglich der Möglichkeit der wirtschaftlichen Erschließung des Landes durch Errichtung baulicher Anlagen zur Wasserhaltung und Wassergewinnung. Der zweite Teil des Vortrages, der Deutsch-Ost-Afrika behandeln sollte, mußte der vorgezogenen Zeit wegen auf später verlegt werden.

Am 2. Dez. 1908 hielt der Vorsitzende im Wiesbadener Ortsverein einen Vortrag über die Abgeordneten- und Wanderversammlung in Danzig, wobei er über die Hauptverhandlungs-Gegenstände eingehend berichtete.

Die Hauptversammlung in Darmstadt am 12. Dezember war sehr gut, auch von auswärtigen Fachgenossen, besucht. Nach Begrüßung der Erschienenen durch den Vorsitzenden, der für 1909 wiedergewählt wurde, und Erledigung des geschäftlichen Teiles hielt Dipl.-Ingenieur Graf Zeppelin, ein Neffe des Erfinders, einen Vortrag über die Entwicklung der Luftschiffahrt und der modernen Motor-Luftschiffe, zu welchem außer den Vereins-Damen eine größere Zahl geladener Gäste, darunter der Staatsminister, Mitglieder von Behörden, der Technischen Hochschule usw. erschienen waren. Der sehr eingehende Vortrag fesselte die zahlreichen Zuhörer aufs höchste. Redner gab einen Ueberblick über die historische Entwicklung der Luftschiffahrt von den Uranfängen, schilderte die vielen Versuche auf dem Gebiete der Flugtechnik und ging dann zu den heutigen drei Systemen des lenkbaren Luftschiffes, dem unstarren, halbstarren und starren System über, die an Hand interessanter Lichtbilder nach der aerostatischen und aerodynamischen Seite genau beschrieben und miteinander verglichen wurden. Besonders eingehende Behandlung erfuhren die Konstruktion

der Zeppelin-Luftschiffe, die Versuche mit diesen und die Erfolge, die damit errungen wurden, sowie die Vorteile, die dem starren Luftschiff unbestritten zukommen. Auch die Systeme Parseval und Groß fanden entsprechende Würdigung. Dabei warnte der Vortragende davor, die verschiedenen Systeme gegen einander auszuspielen, eins zugunsten eines anderen zu bekämpfen. Die Aufgabe müsse vielmehr sein, jedes der drei Systeme — unstarr, halbstar oder starr — in seiner Art nach Möglichkeit zu vervollkommen, denn jedes System habe besondere, eigene Aufgaben zu erfüllen. Mit einem Ausblick auf die Zukunft der Luftschiffahrt schloß Redner seine interessanten, von lebhaftem Beifall begleiteten Ausführungen, für die der Vorsitzende in beredeten Worten dankte. An den Vortrag schloß sich ein gemeinsames Mahl mit Weihnachtsfeier an, das die Versammelten noch lange zusammenhielt. —

Wr.

Architekten-Verein zu Berlin. Versammlung am 7. Dezember 1908. Vors. Hr. Stübßen. Anwesend 185 Mitglieder, 5 Gäste. —

Nach Mitteilungen des Vorsitzenden über neue Eingänge und Geschenke für die Bibliothek, sowie des Hrn. Nitze über den Ausfall eines Monats-Wettbewerbes bet. den Entwurf zu einer Decke in einem Festsaal, werden die Programme für die Schinkelaufgaben für 1910 vorgelegt von den Hrn. Wendt (Hochbau), Schmidt (Wasserbau) und Sadicani (Eisenbahnbau). Es wurde in Aussicht genommen der Entwurf zu einer Kurhaus-Anlage, zu einer Staubecken-Anlage und zu einer Schnellbahn mit elektrischem Betrieb zwischen Berlin und Hamburg mit dem Ausgangspunkt vom Hamburger Bahnhof in Berlin.

Hr. Bürde führte darauf eine Reihe technischer Neuheiten vor: Majoliken und unglasierte Fliesen aus Cadinen, verschiedene keramische Erzeugnisse der Firma Mutz & Rother in Liegnitz, polierte Holzproben des Kameruner Holzsyndikates usw.

Von den übrigen Verhandlungen des Abends ist zu erwähnen, daß Hr. Kammergerichtsrat Dr. Boethke als Gast über den Schutz des Architekten-Titels sprach und die Einführung von Architekten-Kammern vorschlug. Im Anschluß daran machte Hr. Bruno Schmitz Mitteilungen über eine Reichsgerichts-Entscheidung in Sachen der Firma Boswau & Knauer in Berlin. Die bekannte Entscheidung ist jedoch für die Frage des Schutzes der Bezeichnung Architekt nicht von grundsätzlicher Bedeutung.

Den Vortrag des Abends hielt Hr. Wehl über „Baubauungspläne und Baukunst in den Vororten“.

In der Einleitung streifte der Vortragende die viel zu geringe Berührung des bauenden Publikums mit wirklichen „Architekten“. Das Publikum pflegt seine Bauten noch immer gern Unternehmern zu überlassen, in der Meinung, durch Ersparnis des Architekten-Honorars Vorteile zu erzielen. Die ästhetische und oftmals auch bauliche Minderwertigkeit so entstandener Häuser hat die bekannten häßlichen Straßenbilder zur Folge. Hier müssen die Architekten selbst aufklärend wirken, und es muß ein Schutz für den Titel „Architekt“ geschaffen werden.

Sodann wurden die Schwierigkeiten behandelt, welche durch Schaffung einer allen technischen, ästhetischen und wirtschaftlichen Fragen Rechnung tragenden Baupolizei-Ordnung entgegenstehen. Hier wurde Bildung eines ständigen Ausschusses empfohlen, welcher den stets wechselnden zeitlichen und örtlichen Bedürfnissen in wohlwollender Prüfung gegenüber stehen soll, ohne etwa den Auswüchsen des Bauschwinds und Spekulantentums da irgendwie Vorschub zu leisten. Mangelnde Sachkenntnis und falsche Sparsamkeit der kleinen Gemeinden und Grundbesitzer, früher an der engeren, jetzt an der weiteren Umkreislinie Berlins, haben durch schlechte Bebauungspläne, Laubenkolonisation und Parzellenschlächtereie Städtebilder hervorgerufen, die nur durch unerschwänglich hohe Kosten verkehrstechnisch und ästhetisch verbesserungsfähig sind. Weiterhin zeigte der Vortragende an einer Reihe von praktischen Fällen in Beispiel und Gegenbeispiel gute und schlechte Bebauungspläne.

Erst in den letzten Jahren sind an den Hochschulen besondere Kurse für eine wissenschaftliche Behandlung des „Städtebaues“ eingerichtet worden. Dieselben werden von Bürgermeistern, höheren und mittleren, technischen und juristischen Beamten, Kreis-Sekretären usw. erfreulicherweise rege besucht. Es wäre wünschenswert, wenn die Behörden allen ihren Beamten, die sich mit diesen wichtigen Fragen zu beschäftigen haben, den Besuch dieser Kurse ermöglichen würden.

Nur noch hin und wieder sind in der Umgegend von Berlin zusammenhängende Grundflächen in einer Hand vereinigt, wo, gestützt auf sachverständigen Beirat, gute Bebauungspläne zur Tat werden könnten. Für gewöhnlich erhält nun der billigste Landmesser im Submissions-

wege den Zuschlag für Anfertigung von Bebauungsplänen. Wie sehr Gemeinden und Interessenten dadurch auch materiell schwer geschädigt werden können, erläuterte Redner an weiteren praktischen Beispielen. Viele Naturaufnahmen zeigten darauf in guten und schlechten Beispielen Zins- und Landhäuser aus den Berliner Vororten. Gedanklose Befolgung baupolizeilicher Vorschriften, sowie

aus Hermsdorf bei Berlin, wo man bemüht war, an der Hand des, soweit es noch möglich war, verbesserten Bebauungsplanes den Bauten ansprechende Erscheinungsformen zu geben, beschlossen den Vortrag und führten insbesondere den Nachweis, daß auch mit mäßigen, zum Teil sogar recht bescheidenen Mitteln in städtebaulicher Beziehung etwas geleistet werden kann, über das nicht nur der Fachmann, sondern auch jeder Laie Befriedigung und Freude empfindet.

Der interessante und anregende Vortrag wurde mit großem Beifall aufgenommen. —

Württembergischer Verein für Baukunde in Stuttgart. Am 28. Nov. 08 hielt in der 2. ord. Versammlung Prof. Veessenmeyer von der Technischen Hochschule in Stuttgart einen durch zahlreiche Lichtbilder erläuterten Vortrag über neuere elektrische Bahnen in der Schweiz, die er vergangenen Sommer anlässlich einer Hochschul-Exkursion besucht hatte. Die Versuchsbahn Seebach — Wettingen, nördlich von Zürich, ist gegenüber manchen anderen Anlagen vollständig modern eingerichtet, sie wird durch einphasigen durch Dampf-Turbinen erzeugten Wechselstrom betrieben. Das Ganze wurde in zwei Teilstrecken erbaut, von denen die ältere von der Masch.-Fabrik Oerlikon allein, die neuere von dieser Fabrik zusammen mit den Siemens-Schuckert-Werken ausgeführt worden ist. Besonders eingehend wurde die Anordnung des Leitungsdrahtes erörtert, der nach einem besonderen Verfahren ohne Durchhang befestigt und durch Gewichte angespannt erhalten wird. Die Bahn hat 3 Lokomotiven, von denen die eine neuere, von den Siemens-Schuckert-Werken erbaute, durch ihre vielen, eine gleichmäßige Verteilung des Druckes gewährleistenden Achsen bemerkenswert ist und ohne Schubstange den Antrieb bewerkstelligt. Im Inneren sind diese Lokomotiven ähnlich wie D-Zug-Wagen gebaut, d. h. sie besitzen einen Mittelgang, während seitlich die einzelnen Betriebsräume angeordnet sind. Schwierigkeiten bereitet bei diesen Lokomotiven besonders die starke Wärme-Entwicklung, was leicht erklärlich ist, wenn man bedenkt, daß im Ganzen 50 PS. in Wärme umgesetzt werden. Die 62 km lange Verbindungsbahn



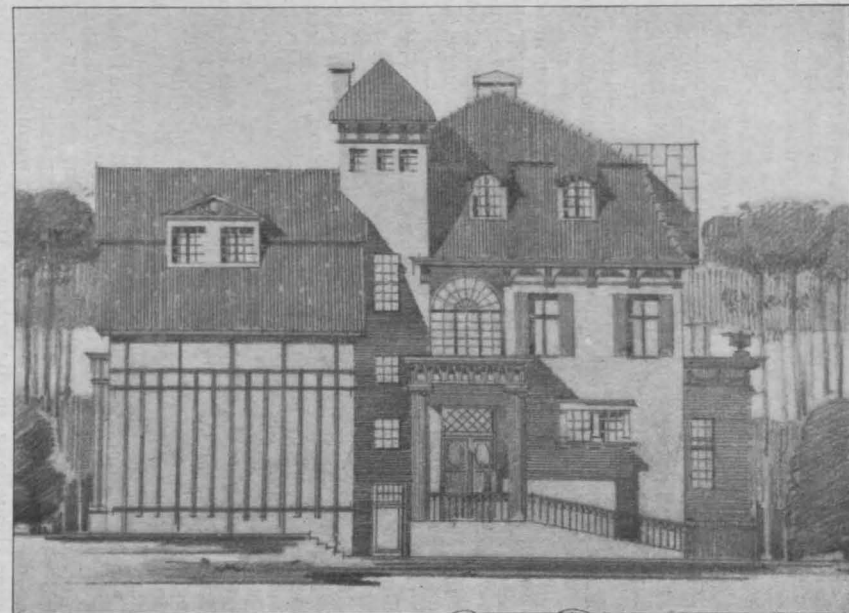
Straßen- und Seiten-Ansicht.



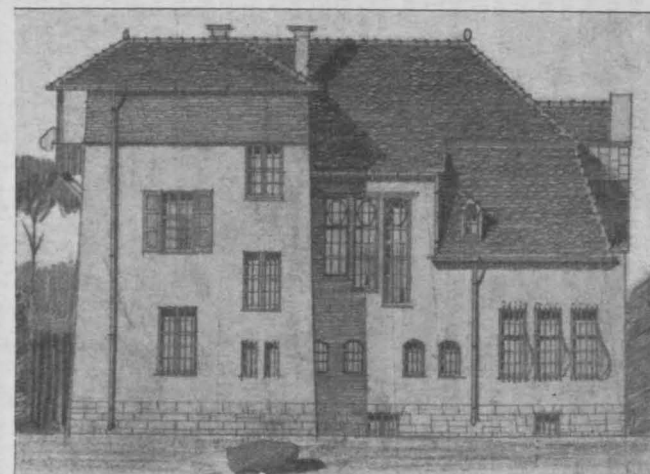
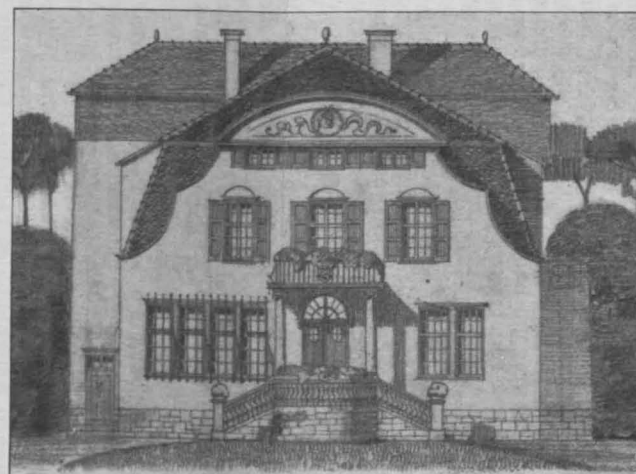
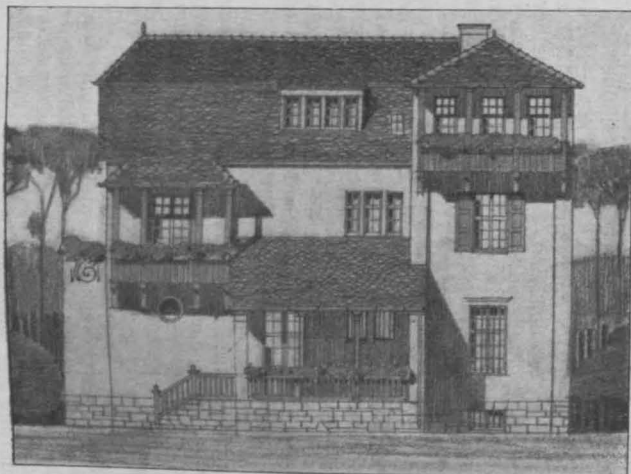
Diele mit Einblick in den als Pflanzenraum dienenden Glasabschlag. Haus Im mich in Zehlendorf-West.
Wohnhäuser von Reg.-Bmstr. Ludwig Otte in Groß-Lichterfelde bei Berlin.

deren Härten und Schwächen in ästhetischer und hygienischer Beziehung wurden an Beispielen im Bilde nachgewiesen. Zur ästhetischen Hebung der Baukunst wurden Aufklärung des Publikums, behördliche Unterstützung, Prämierung guter Bauten, und vor allem Reform der Baugewerkschulen, sowie nochmals Schutz des Titels „Architekt“ empfohlen. Gute und schlechte Gartenbeispiele, letztere wiederum aus Berliner Vororten, zeigten, daß es auch auf diesem Gebiete Vieles zu bessern gibt. Bilder

Thun—Montreux überschreitet ihre Scheitelstrecke in einem 2,5 km langen Tunnel. Sie hat Schmalspur von 1 m, einen kleinsten Halbmesser von 32 m und wird durch hochgespannten Drehstrom von 8000 Volt Spannung betrieben. Die Wagen dieser Bahn sind überaus elegant eingerichtet. Besondere Erwähnung verdienen die elektrisch betriebenen Wegschränken. Die elektrische Bahn nach Chamonix ist ähnlich gebaut; nur weicht sie in der Stromabnahme, die durch eine dritte Schiene erfolgt, sowie in



Wohnhaus Dr. Otto Hoffmann in Grunewald, Wangenheim-Straße 37—39.



Haus Immich in Zehlendorf-West, Georgen-Straße 6.

Wohnhäuser von Regierungs-Baumeister Ludwig Otte in Groß-Lichterfelde bei Berlin.

der Bremsung, die mit Hilfe einer Mittelschiene geschieht, von der vorhergehenden ab. Der elektrische Betrieb des Simplon-Tunnels hat sich als unbedingte Notwendigkeit erwiesen, doch ist die jetzige Einrichtung nur eine vorläufige. Die ursprünglich für Italien bestimmten Lokomotiven sind wie bei der Verbindungsbahn Thun—Montreux für Drehstrom eingerichtet, der von den Kraftwerken Brig und Iselle geliefert wird. Der Tunnel wird künstlich gelüftet; die Wärme im Inneren ist indes trotz dieser Luftzufuhr immer noch eine ganz beträchtliche. Die Lüftung erfolgt durch zwei an den beiden Enden eingebaute Ventilatoren von je 200 PS. Leistung; der Tunnel ist zu diesem Zweck, solange keine Züge verkehren, durch einen Ledervorhang geschlossen. Der eine Ventilator wirkt drückend, der andere saugend. Nach Ausbau des zweiten Stollens soll dieser zur Lüftung mitbenutzt werden, wodurch eine zweckmäßigere Anlage ermöglicht wird. Die von der Masch.-Fabrik Oerlikon gebaute Bahn von Locarno zur Gotthardbahn ist 27 km lang und hat 33 % höchste Steigung. Die höchste Fahrgeschwindigkeit ist 30 km/St., die Stromabnahme erfolgt mittels Streichruten; die erforderliche Kraft wird durch das Kraftwerk in Locarno geliefert. Die Bahn Bellinzona—Mesono wurde von den Siemens-Schuckert-Werken erbaut und wird mit Gleichstrom von 1500 Volt Spannung betrieben. Die Kraft ist hier so billig, daß das Kraftwerk Mesono für ein Stromangebot zum Preise von 25 Frcs. für 1 PS. im Jahr vergebens Abnehmer sucht. Neuere Pläne gehen dahin, die Werke auf 30000 PS. Leistung zu erweitern und diese Kraft durch Fernleitung nutzbar zu machen. Besonders eingehend wurden zum Schluß die Kraftwerke Brusio besprochen. Sie entnehmen ihr Triebwasser dem Poschiavo-See mittels eines 5 km langen Stollens und liefern Drehstrom von 7000 Volt Spannung. Die Kraft dient einmal zur Deckung des Bedarfs im Tale selbst, sodann zum Betrieb der Bernina-Bahn und schließlich der Uebertragung nach Italien, wohin 16000 PS. auf eine Entfernung von 173 km mit 50000 Volt Spannung für die Zwecke der Societa Lombardia geliefert werden. Das Maschinenhaus fällt durch seine Einfachheit und Helligkeit auf; ebenso ist der Einbau der Umformer in besonderen, durch Betonwände feuersicher gegeneinander abgeschlossenen Zellen erwähnenswert. Der allgemeine Eindruck der Exkursion war der, daß die Schweiz gegenüber Deutschland bezüglich der Ausnützung von Wasserkraften einen großen Vorsprung besitzt. In der an den Vortrag anschließenden Erörterung wurden u. a. auch die Wasserkraftverhältnisse von Württemberg gestreift, die nicht sehr erfreulich sind. Zum Schluß sprach der Vorsitzende, Brt. Kräutle, dem Vortragenden unter dem lebhaften Beifall der Anwesenden den besten Dank der Versammlung aus. — W.

Vermischtes.

Die Schnellbahnfrage in den Berliner Vororten bildete am 27. März d. J. den Gegenstand von Beratungen einer unter dem Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten abgehaltenen Verkehrs-Konferenz, an der die Vertreter der Stadtgemeinden Berlin, Charlottenburg, Wilmsdorf, Schöneberg, des Landwirtschafts-Ministeriums, das an der Frage wegen Aufschluß des Dahlemer Gebietes interessiert ist, und der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft teilnahmen. Die 3 Vororte haben bekanntlich Pläne für Untergrundbahn-Linien aufgestellt. Schöneberg möchte eine Verbindung über Nollendorf-Platz—Magdeburger Platz, Viktoria-Brücke und durch den Tiergarten zur Behren-Straße hergestellt sehen, Wilmsdorf hat bereits mit der Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft ein vorläufiges Abkommen für eine Verbindung vom Wittenberg-Platz nach Dahlem getroffen, und nun zuletzt ist Charlottenburg mit Plänen für eine Schnellbahn-Linie hervorgetreten, die, z. T. unter dem Kurfürstendamm verlaufend, ebenfalls bis zum Nollendorf-Platz geführt und dort auch mit der Schöneberger Linie verbunden werden sollte. Die Wilmsdorfer Bahn sollte dann am Kurfürstendamm ebenfalls in diese neue Linie einmünden. Gegen diesen Plan haben sich Wilmsdorf und die Hochbahn-Gesellschaft ausgesprochen. Die gleiche Stellung hat jetzt auch der Minister der öffentlichen Arbeiten eingenommen, einmal, weil es wünschenswert sei, daß jede Schnellbahn für sich betrieben werde, während nach dem Charlottenburger Plan die Stromstrecke der Hoch- und Untergrundbahn 3 Abzweigungen erhalten würde; ferner, weil die geplante Linie in das Verkehrsgebiet der genannten, bereits bestehenden Linie eingreife und dadurch deren im Verkehrs-Interesse gesunde Weiter-Entwicklung schädigen würde; vor allem aber auch, weil durch die Bahnhof-Anlagen auf dem Nollendorf-Platz die mit der Auflösung des Gleisdreiecks zusammenhängende Umgestaltung der jetzigen Hochbahn erschwert werde. Auf die möglichst rasche Durchführung der Auflösung der jetzt noch bestehenden

Verbindungen im Gleisdreieck müsse aber im Interesse der Sicherheit des Verkehrs besonderer Nachdruck gelegt werden. Es wurde vom Ministerium eine Führung der Charlottenburger Bahn vom Bahnhof Halensee durch den Kurfürstendamm bis Kurfürsten-Straße, dann eine Weiterführung bis Lützow-Platz und eine Verbindung mit der Schöneberger Linie am Magdeburger Platz angeregt, vielleicht auch eine Einführung in die bestehende Untergrundbahn am Wittenberg-Platz und von dort eine Verbindung durch die Nettelbeck-Straße über den Lützow-Platz zum Magdeburger Platz. Die Stadt Charlottenburg erklärte sich zur Prüfung und weiteren Verhandlung mit den Nachbargemeinden bereit, an welchen sich auch Vertreter der Aufsichtsbehörden beteiligen werden. Gegen die Pläne der Stadtgemeinden Wilmsdorf und Schöneberg wurden Einwendungen nicht erhoben. Es wäre dringend zu wünschen, wenn es gelänge, auf diesem neuen wichtigen Gebiete des Verkehrs wesens wenigstens dahin zu gelangen, daß diese Anlagen nach einheitlichen Plänen und unter dem Gesichtspunkt, die Gesamtentwicklung von Groß-Berlin zu fördern, zustande kämen. —

Die Sammlung des deutschen Bürgerhauses. Die Vorbereitungen zur Sammlung des deutschen Bürgerhauses sind nur langsam in Fluß gekommen durch die erheblichen Schwierigkeiten, den weiten Kreis der mitarbeitenden Körperschaften zweckentsprechend in Bewegung zu setzen. Nachdem der Weg hierzu gefunden war, haben sie im verflossenen Jahre die Einzelvereine des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ in stiller aber umfangreicher Arbeit beschäftigt. Die Ergebnisse dieser Tätigkeit sind in einer außerordentlichen Fülle von Fragebogen und Nachrichten niedergelegt, welche, abgesehen von einzelnen wenigen noch ausstehenden Bezirken, aus allen Teilen des Deutschen Reiches jetzt soweit vollständig an die Sammelstelle eingegangen sind, daß eine Uebersicht über die Bedeutung des Stoffes und die Möglichkeit einer sachgemäßen Auswahl und Anordnung gegeben sind. Und es kann die erfreuliche Tatsache festgestellt werden, daß die Beteiligung an dieser Arbeit von warmer und lebhafter Hingebung an die schöne Aufgabe getragen worden ist. Das bezeugt nicht nur die Zahl der eingegangenen Auskünfte, welche aus 370 Orten des Deutschen Reiches etwa 2000 Einzelbauten behandeln, das bezeugt vor allem der Eifer, mit dem die Schönheit und Wichtigkeit der einzelnen Beispiele schon jetzt durch Grundrisskizzen, photographische Aufnahmen und sonstige bildliche Beilagen, die zu hunderten eingeliefert worden sind, von den Mitarbeitern belegt worden ist. So gibt schon diese Vorarbeit einen bisher fehlenden Ueberblick darüber, welcher großer und anregungsreicher Schatz von gesunder, vielseitig wechselnder Kunst in diesen zum guten Teil weitab vom Verkehr liegenden Werken des deutschen Bürger-tumes enthalten ist, und welchen Reiz dieser Stoff auf Jeden, der ihm mit Verständnis näher tritt, ausübt.

Es ist zu erwarten, daß nunmehr die geschäftlichen Fragen, welche mit der Hebung dieses Schatzes in Verbindung stehen, in Bälde zur Reife gebracht sein werden, sodaß mit der vor allem lohnenden Hauptarbeit, der eingehenden Aufnahme und Darstellung der einzelnen Bauten begonnen werden kann. —

Eine internationale Eisenbahn- und Verkehrsmittel-Ausstellung in Buenos Aires 1910 wird unter Verantwortung der Regierung der argentinischen Republik anlässlich der Jahrhundertfeier der Unabhängigkeit des Landes veranstaltet werden. Präsident des Exekutiv-Komitees ist Ing. Alberto Schneidewind in Buenos Aires, General-Direktor der Argent. Eisenbahnen. Die Ausstellung soll 16 Abteilungen erhalten, nämlich: Eisenbahnen und nicht elektrisch betriebene Straßenbahnen; Geschichte der Eisen- und Straßenbahnen; Automobil-Industrie; Radfahren; Post, Telegraph, Telephon und andere Verkehrsmittel; Geschirre, Fuhrwerk; Gewöhnliche Reit-, Fahr- und andere Sportwege; Militär-Transport- und Sanitätswesen; Gepäck, Koffer, Verpackung; Städtisches Transportwesen und Feuerwehrdienst; Dekorative Kunst in der Industrie der Transportmittel; Hygiene und Sanitätsdienst in den Verkehrsmitteln; Arbeiterschutz und soziale Fürsorge für die Beamten und Arbeiter bei Transport-Unternehmungen; Mechanische Industrie in Beziehung zum Transportwesen (im Betrieb vorzuführen); Besondere, nationale, Bauten auf dem Verkehrsgebiet; Luftschiffahrt. Die beiden vorletzten Abteilungen sind als nationale, alle übrigen als internationale gedacht. Die Aufforderung zur Beteiligung geht nicht nur an Behörden und Körperschaften, sondern ebenso an die Industrie der betr. Gebiete. Die Ausstellung soll vom 25. Mai bis 25. November 1910 dauern und auf einem Gelände dicht neben großen Parkanlagen in der Nähe des La Plata-Flusses errichtet werden. Nach Auskunft des argentinischen General-Konsulates in Berlin wird eine rege Beteiligung der deutschen Industrie erwartet. —

Entwertung des Londoner Grundbesitzes. Die „M. N. N.“ lassen sich aus London folgende interessante Mitteilungen über die Entwertung des Londoner Grundbesitzes berichten, die für die deutschen Großstädte beachtenswerte Winke enthalten: In einem Vortrag im Institut der Landmesser wies ein Hr. Head auf die bemerkenswerte Tatsache hin, daß der Wert der Häuser und des Grundbesitzes in London seit dem Jahre 1900 beständig gefallen ist. In vielen Fällen beträgt diese Entwertung 20 und in manchen sogar 30 %; der Verkauf oder das Vermieten von Häusern bietet selbst in der City immer größere Schwierigkeiten. Man glaubt das gern, wenn man hört, daß von den 632,591 Häusern Londons im Jahre 1901 nur 16,000 leer standen, 1907 dagegen 41,600 und im Frühjahr 1908 gar über 50,000.

Head glaubt wohl mit Recht, daß es sich dabei nicht um eine vorübergehende Depression handelt, sondern um eine Entwicklung, die in einer dauernden Veränderung der Lebensbedingungen wurzelt. Die außerordentliche Entwicklung und Verbilligung der Verkehrsmittel, die die letzten fünf Jahre charakterisiert, die rapid steigende Konkurrenz, die Röhrenbahnen, elektrische Trams und Automobile den Eisenbahnen machen, erlauben den Londonern, immer weiter vom Zentrum weg zu ziehen; denn sie können es heute aus einer Entfernung von 10 bis 15 km schneller und billiger erreichen, als vor wenigen Jahren. So ist es gekommen, daß sich auf den 100 Quadratmeilen, welche die 117 Quadratmeilen des eigentlichen London umgeben, volkreiche Orte mit zusammen anderthalb Millionen Bewohnern erhoben haben, was zur Folge hat, daß im eigentlichen London immer mehr Häuser leer werden.

Das ungeheure Steigen der „Rates“, der Gemeinde-Steuern, die in London bis zu einem Drittel der Miete betragen, hat die Tendenz des „Fort vom Zentrum“ nur verstärkt. Für die Londoner Hausbesitzer ist diese Entwicklung natürlich eine sehr ernste Sache, zumal die vorangehenden Jahrzehnte eine große Wertsteigerung gebracht hatten. Häuser, deren Ertrag an Miete sich zwischen 1860 und 1900 verfünffacht, ja verzehnfacht hat, sind keine Seltenheit; der Wert des Grund und Bodens in der Nähe der Bank von England stieg in dieser Zeit von 15 £ auf 70 £ für den Quadratfuß. Der für Steuerzwecke eingeschätzte Wert des Londoner Grundbesitzes, der von 457,700 £ im Jahre 1771 auf 2,186,487 £ im Jahre 1871 gestiegen war, betrug 1900 über 5,000,000 £.

Tätigkeit der preußischen landwirtschaftlichen Körperschaften auf dem Gebiete des landwirtschaftlichen Bauwesens. In der Sitzung des „Deutschen Landwirtschaftsrates“ am 19. Febr. 1900 erstattete Reg.-Bmstr. a. D. Niemeyer aus Hannover, Leiter der Baustelle der Landwirtschaftskammer für die Provinz Hannover, Bericht über die Tätigkeit der preußischen landwirtschaftlichen Körperschaften auf dem Gebiete des landwirtschaftlichen Bauwesens.

Auf allen Gebieten der Landwirtschaft, sei es Bodenkultur, Viehzucht oder Maschinenbau, sind in den letzten Jahrzehnten große Fortschritte zu verzeichnen gewesen, nur das landwirtschaftliche Bauwesen ist in dieser Beziehung zurückgeblieben. Man hat sich hier nur darauf beschränkt, einige Normalien und Muster-Entwürfe herauszugeben. Das Bedürfnis zum besseren Bauen kam erst mit dem Aufschwung der Landwirtschaft. Die Gebäude waren meist baufällig geworden. Die Räume für den erhöhten Viehbestand und für die Futtermittel wurden zu klein. Es wurden maschinelle Einrichtungen angelegt, welche größere und bessere Räume erforderten. Erst jetzt konnte der Aufschwung der landwirtschaftlichen Technik einsetzen. In den Städten, in der Industrie hatte die Technik bereits große Fortschritte gemacht und erst vor 1–2 Jahrzehnten kam die Zeit, wo diese Fortschritte sich auch auf dem Gebiete des landwirtschaftlichen Bauwesens bemerkbar machten. Bisher lag das ländliche Bauwesen in den Händen der Handwerker, jetzt aber waren es die großen landwirtschaftlichen Verbände, welche selbst die Förderung des Bauwesens durch Einrichtung technischer Geschäftsstellen in die Hand nahmen. Es waren dieses zunächst der „Westfälische Bauernverein in Münster“ im Jahre 1891, die „Landwirtschaftskammer für die Provinz Sachsen“ 1900, die „Landwirtschaftskammer für die Provinz Hannover“ 1901, der „Rheinische Bauernverein in Köln“ im Jahre 1903, die „Landwirtschaftskammer für die Provinz Schleswig-Holstein“ im Jahre 1903, die „Landwirtschaftskammer für Pommern, Ost- und Westpreußen“ im Jahre 1908. Von den übrigen Landwirtschaftskammern und Vereinen sind noch keine derartigen Baustellen gegründet worden.

Aus den Berichten der genannten Baustellen geht hervor, daß diese sich eines großen Geschäftsumfanges erfreuen und eine notwendige Einrichtung für die bauenden Landwirte sind. Sie bilden eine Zentral-Auskunftsstelle in landwirtschaftlichen Bausachen, jede führt ihren Bezirk. An dieser Zentralstelle werden dem Landwirt Zeichnungen

angefertigt, die Bauten werden durch sie vergeben, während der Bauausführung überwacht und am Schluß abgerechnet. Die Baustellen übernehmen selbst keine Ausführungen. Es wird allgemein nicht für richtig gehalten, daß Normalien für derartige landwirtschaftliche Gebäude aufgestellt werden, sondern es sind für jeden einzelnen Bau immer besondere Zeichnungen, den örtlichen Verhältnissen angepaßt, angefertigt und daher überall Muster-Gehöfte geschaffen worden. Auch auf die ästhetische Ausbildung der Gebäude wurde seitens der Baustelle Wert gelegt. Wenn man auch zunächst bei der Landbevölkerung wenig Anteil fand, so ist doch mit der Zeit die bessere Ansicht durchgedrungen, daß sich Aesthetik und Praxis wohl vereinigen lassen. Durch Vorträge mit Lichtbildern und Veranstaltung von Ausstellungen haben die Baustellen auf dem Lande aufklärend gewirkt. In der Hauptsache sind nur rein landwirtschaftliche Bauten ausgeführt und nur in Gegenden, wo keine Architekten ansässig waren und die Herstellung von Plänen durch solche zu kostspielig war, sind auch andere Bauten, wie Kreiskrankenhäuser, Dorfschulen usw. geplant worden. Mehrere Baustellen haben bereits seit ihrem Bestehen viele Hundert Bauten im Werte von vielen Millionen ausgeführt, so z. B. die Baustelle der „Landwirtschaftskammer für die Provinz Hannover“ 862 Bauten im Werte von 9500000 M. Zur Bewältigung so großer Aufgaben sind große Bureaus notwendig, doch darf deren Organisation nicht bureaukratisch sein, sondern es muß mehr auf das praktische Leben Rücksicht genommen werden; die Auswahl der Beamten muß mit großer Vorsicht geschehen. Nur in solchen Fällen wird es möglich sein, die hohen Aufgaben, die den Baustellen der Landwirtschaftskammern gestellt werden, in vollkommener Weise zu erfüllen.

Architekten-Kammern. In meinem Vortrag über Architekten-Kammern (vergl. No. 9, 10 und 13 der „Deutschen Bauzeitung“) habe ich bezüglich der Frage der Anfechtung von Preisgerichtssprüchen ein Beispiel des Inhaltes angeführt, daß bei einem Wettbewerb der mit dem II. Preis bedachte Architekt einen Entwurf gefertigt habe, der eine Nachbildung des mit dem III. Preise gekrönten Entwurfes gewesen sei. Diesem Beispiel liegt ein tatsächlicher Vorgang zugrunde. Der mit dem II. Preis bedachte Architekt hat nun aber an der Darstellung Anstoß genommen und legt Wert darauf, daß der Inhalt berichtigt werde. Er hat mir eine Erklärung des mit dem III. Preise gekrönten Architekten vorgelegt, wonach dieser die ursprünglich erhobene Beschuldigung, daß eine Nachbildung vorliege, nicht mehr aufrecht erhält, und wünscht, daß ich das erwähne. Ich komme dem geäußerten Wunsche gerne nach und bitte die geehrten Leser, das Beispiel gemäß vorstehenden Anführungen zu berichtigen. — Dr. Boethke.

Schwinden der Schönheit von Paris. In Paris haben sich gewichtige Stimmen erhoben, welche die Besorgnis aussprechen, daß bei dem Fortschreiten der seit einiger Zeit bemerkbaren Entwicklung der monumentale Charakter der Stadt stark gefährdet sei. Die „Frankf. Ztg.“ läßt sich aus Paris Folgendes berichten: Aus den schönen Straßenperspektiven, in denen jedes Haus sich diskret dem Ganzen fügte, drängen sich auffällige Neubauten hervor, die öffentlichen Plätze bevölkern sich mit Denkmälern zweifelhaften Kunstwertes. Es war nicht nötig, diese Veränderungen ganz frisch zu entdecken. Man spricht längst von der „Verhäßlichkeit“. Die Pariser Presse ist bis jetzt ziemlich gleichgültig daran vorübergegangen. Es berührt darum sehr angenehm, daß das neue Blatt, „Les Nouvelles“ in seiner ersten Nummer auf die Sache zu sprechen kommt. Es hat einige Künstler und Schriftsteller befragt, die Autorität genug besitzen, um gehört zu werden. Ihre Urteile lauten sehr vernichtend. Anatole France sagte:

„Die Presse würde ein großes Werk vollbringen, wenn sie durch ihre Proteste die Verwaltung zum Bewußtsein ihrer Pflichten brächte. In den meisten Fällen besitzen die Behörden gesetzliche Mittel, um die Entweihungen der Wunder unseres architektonischen Erbes zu verhindern. Aber sie hüten sich, diese Waffen zu gebrauchen, und eher ermutigen sie die Vandalen, als daß sie sich deren Plänen entgegenstellen“. Anatole France wendet sich namentlich gegen die vielstöckigen Häuser, die trotz ihrer überladenen Dekoration den Eindruck der Armseligkeit machen, weil sie das Sparen am Gelände verraten. Die schöne Architektur entfalte sich über weite Räume und wirke um so prunkvoller, je weniger sie genötigt sei, in die Höhe zu schießen. France mißfällt auch der „moderne Stil“ dieser Bauten, die mit ihren weichen, verschwimmenden Linien der Natur des Steines widersprechen und aussehen, als ob sie aus Schlagsahne gemacht wären.

Auguste Rodin beklagt den groben Utilitarismus der neuen Architektur: „Paris wird häßlich, weil die Häuserbauer von heute nicht danach streben, das Lächeln unseres

Himmels und die Fröhlichkeit unserer Rasse wiederzuspiegeln, weil bei ihnen die Mechanik das Herz ersetzt hat. Es ist unglaublich, daß sich Leute finden, die Ungeheuerlichkeiten, wie die Maschinengalerie oder das Grand Palais, bewundern, dieses Zwitterding, zusammengesetzt aus einer prätentösen Kolonnade und einem häßlichen Eisengerippe; daß sich Leute finden, die unsere neuen Straßen mit ihren großen, kasernenhaften Häusern für schön erklären. . . Es wäre gut, den amtlichen Behörden ins Gedächtnis zu rufen, welche Verantwortung sie für diese Verhäßlichung tragen, aber es kommt doch vor allem darauf an, den Geschmack des Publikums zu heben. —

Benutzung des Briefkastens der „Deutschen Bauzeitung“. Mit der zunehmenden Zahl der Bezieher der „Deutschen Bauzeitung“ nimmt die Benutzung des Briefkastens in einem solchen Maße zu, daß wir mit Rücksicht auf den nur sehr bescheidenen Raum des Briefkastens diesen künftig ausschließlich nur den Fragestellern zur Verfügung stellen können, die den Nachweis des Bezuges unserer Zeitung führen und Fragen von allgemeinerem Interesse behandelt zu sehen wünschen. Es empfiehlt sich, der Anfrage die Abonnementsquittung sowie Porto für einzuholende Auskünfte beizufügen. Da die Anfragen bei der Redaktion sehr zahlreich einlaufen, so kann nicht auf eine umgehende Beantwortung der Fragen gerechnet werden. Bei Erinnerungen bitten wir die ursprüngliche Frage stets zu wiederholen. Originalschriftstücke bitten wir den Anfragen nicht beizulegen; Abschriften werden nicht zurückgesandt. Unter keinen Umständen erlaubt es unsere Geschäftslage, in Briefkasten-Angelegenheiten in direkten Briefwechsel mit den Fragestellern zu treten. Lange Aktenstücke sind wir zu unserem Bedauern ebensowenig in der Lage zu studieren, wie wir Honorar-Berechnungen aufstellen oder prüfen können. Die Nennung von Firmen für die verschiedenen Gebiete kann nur in Ausnahmefällen erfolgen; im Allgemeinen verweisen wir in dieser Beziehung auf den Anzeigenteil. Den Briefkasten bitten wir nur dann in Anspruch zu nehmen, wenn andere Mittel versagen. Die Anfragen werden nach der Reihe ihres Einlaufes behandelt. Wenn eine Anfrage irgend allgemeinerem Interesse begegnet, so versuchen wir ihre Beantwortung; eine Begründung für etwaige Nichtbeantwortung einer Anfrage müssen wir jedoch ablehnen. Fragebeantwortungen aus der reichen Erfahrung des Leserkreises, die sich dem Raume des Briefkastens anpassen, sind uns stets willkommen und werden angemessen entschädigt. —

Literatur.

Eiserne Brücken. Ein Lehr- und Nachschlagebuch für Studierende und Konstrukteure von G. Schaper, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und ständiger Assistent an der Technischen Hochschule in Berlin. 436 Seiten mit 1244 Text-Abbildungen. Berlin 1908. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 20 M., geb. 21 M.

Die Zahl enzyklopädisch gehaltener Bücher, welche für den Konstruktionstisch des Brückenbauers bestimmt sind oder dem Studierenden Anhaltspunkte für die praktische Konstruktion eiserner Brücken bieten sollen, ist bei uns nicht groß, und es ist dem Verfasser beizustimmen, wenn er im Vorwort sagt, daß nach seinen in der Konstruktionspraxis und in den Übungen für das Entwerfen eiserner Brücken auf der Technischen Hochschule gewonnenen Erfahrungen ein Bedürfnis für ein kurzes, die Konstruktion eiserner Brücken behandelndes Werk vorlag.

Der Inhalt des Buches, das in der Art der Behandlung des Stoffes vielleicht mit Merriman & Jacoby's Bridge-Design oder Skinner's Types and Details of Bridge-Construction verglichen werden kann — ein deutsches Werk, das eine so vollständige Uebersicht über die Konstruktion eiserner Brücken auf gedrängtem Raum bei billigem Preise bietet, fehlte bis jetzt — gliedert sich in 15 Abschnitte, von denen die ersten 7 vorbereitenden Erörterungen gewidmet sind; sie enthalten eine kurze Besprechung der Bestandteile eiserner Brücken, der Einteilung derselben nach verschiedenen Gesichtspunkten, tabellarische Zusammenstellungen über Niet-Abstände, Wurzelmaße von Winkeln, Nietverbindungen, Augenstäbe, eine Aufzählung der gebräuchlichen Materialsorten, Festigkeits-Zahlen, zulässige Beanspruchungen, Belastungs-Annahmen (für Eisenbahnbrücken sind die preußischen Vorschriften zugrunde gelegt) und etwas über die Bearbeitung der Eisenteile in der Werkstätte. Der dann folgende achte Abschnitt behandelt sehr ausführlich die konstruktive Durchbildung der Hauptträger; zunächst die vollwandigen Träger von Balkenbrücken mit Angaben über Querschnitts-Bestimmung, Nietteilungen, Stehblech- und Gurtstöße und Aussteifungen. Bei den gegliederten Balken-

trägern werden die verschiedenen Fachwerk-Systeme, deren zweckmäßige Höhe und Fachweite erörtert. Den allgemeinen bei der Dimensionierung zu beachtenden Regeln folgen Angaben über die Ausbildung der Stabquerschnitte, Stöße und Knotenpunkte; alles für ein- und zweiwandige Querschnitte und erläutert an bewährten Beispielen. Die gleiche Behandlung erfahren dann die Träger auf mehreren Stützen mit und ohne Gelenke in den verschiedenen neueren Netz-Anordnungen, die vollwandigen Bogenträger, ferner sehr eingehend die in den letzten Jahren so häufig ausgeführten Fachwerkbogen mit und ohne Zugband und zuletzt der versteifte Stabbogen. Mit gleicher Ausführlichkeit werden im neunten Abschnitt die Fahrbahn-Konstruktionen von Eisenbahn- und Straßenbrücken behandelt. Die verschiedenen Arten der Fahrbahn-Abdeckung, Lagerung der Quer- und Längsträger, die sogenannte freischwebende Fahrbahn, Dilatationen und Entwässerungen, Geländer und Fußweg-Konstruktionen werden an zahlreichen gut gewählten Beispielen gezeigt. Der zehnte und elfte Abschnitt handelt von den Wind- und Brems-Verbänden. Die Anordnung der Horizontal-Verbände bei den verschiedenen Trag-Systemen werden von den einfachsten bis zu den verwickeltsten Fällen in übersichtlicher Weise an Systemskizzen gezeigt; man findet Einzelheiten von Streben-Anschlüssen, beweglichen wagrechten Lagerungen, Querverbindungen und Querrahmen, Angaben über die Berechnungsweise der Zusatz-Belastungen für die Hauptträger usw. Im zwölften Abschnitt werden die Lager der Balkenbrücken in ihren verschiedenen Anordnungen, Lager mit senkrechten und wagrechten Verankerungen, Lager von Bogen- und Auslegerbrücken und die Gelenke in Gerberträgern an modernen Ausführungen gezeigt; auch ist auf die Dimensionierung der einzelnen Lagerteile näher eingegangen. Die letzten Abschnitte behandeln kurz die Säulen von Balkenbrücken auf mehreren Stützen, wie sie häufig bei der Unterführung städtischer Straßen zur Anwendung kommen; die eisernen Pfeiler von Gerüstbrücken; ferner gewisse vorteilhafte Grundrißanordnungen bei schiefen Brücken und zuletzt jene Gesichtspunkte, welchen beim generellen Entwurf besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden ist, nämlich die allgemeine Querschnitts-Anordnung, Hauptträgerabstände, Wahl der Hauptträgerform und der so wichtigen Bauhöhen der Brücken.

Die umfassende Behandlung dieses ganzen Sondergebietes geht hieraus zur Genüge hervor; nur die Hängebrücken und eingespannten Bögen hat der Verfasser vorläufig aus dem Kreise seiner Betrachtungen ausgeschaltet, — eine Beschränkung, die nur gebilligt werden kann. Die zahlreichen Abbildungen sind im Text selbst geschickt verteilt und vorzüglich wiedergegeben; viele derselben sind den etwa seit Anfang der neunziger Jahre erschienenen Veröffentlichungen entnommen; eine große Anzahl aber, namentlich der kleineren Brücken, deren Wert gar nicht genug zu schätzen ist, stammen von unveröffentlichtem Material, das dem Verfasser infolge seiner amtlichen Stellung in besonders reicher Auswahl zur Verfügung stand.

Auf gewisse Unebenheiten in der Behandlung des Textes braucht hier nicht näher eingegangen werden; bei Dingen, welche wie das Konstruieren vielfach von Erfahrung und vom Geschmack des Einzelnen, von wirtschaftlichen Fragen, von den Einrichtungen und dem Arbeitermaterial in der Werkstätte und am Bau abhängig sind, können die Meinungen nicht immer ungeteilt sein. Es muß gesagt werden, daß das Buch dem im Titel angedeuteten Zweck eines Lehr- und Nachschlagebuches vollauf gerecht wird. Die Erfahrung und Praxis freilich ist trotzdem nicht zu entbehren, weil beim Konstruieren nicht das Kennen, sondern das Können ausschlaggebend ist. Die Aufstellung eines kühnen Entwurfes und die unbeirrbar sichere Hand bei der Durchbildung neuer Einzel-Konstruktionen wird immer den Meistern der Brückenbaukunst vorbehalten bleiben. —

Hamburg.

G. Kapsch.

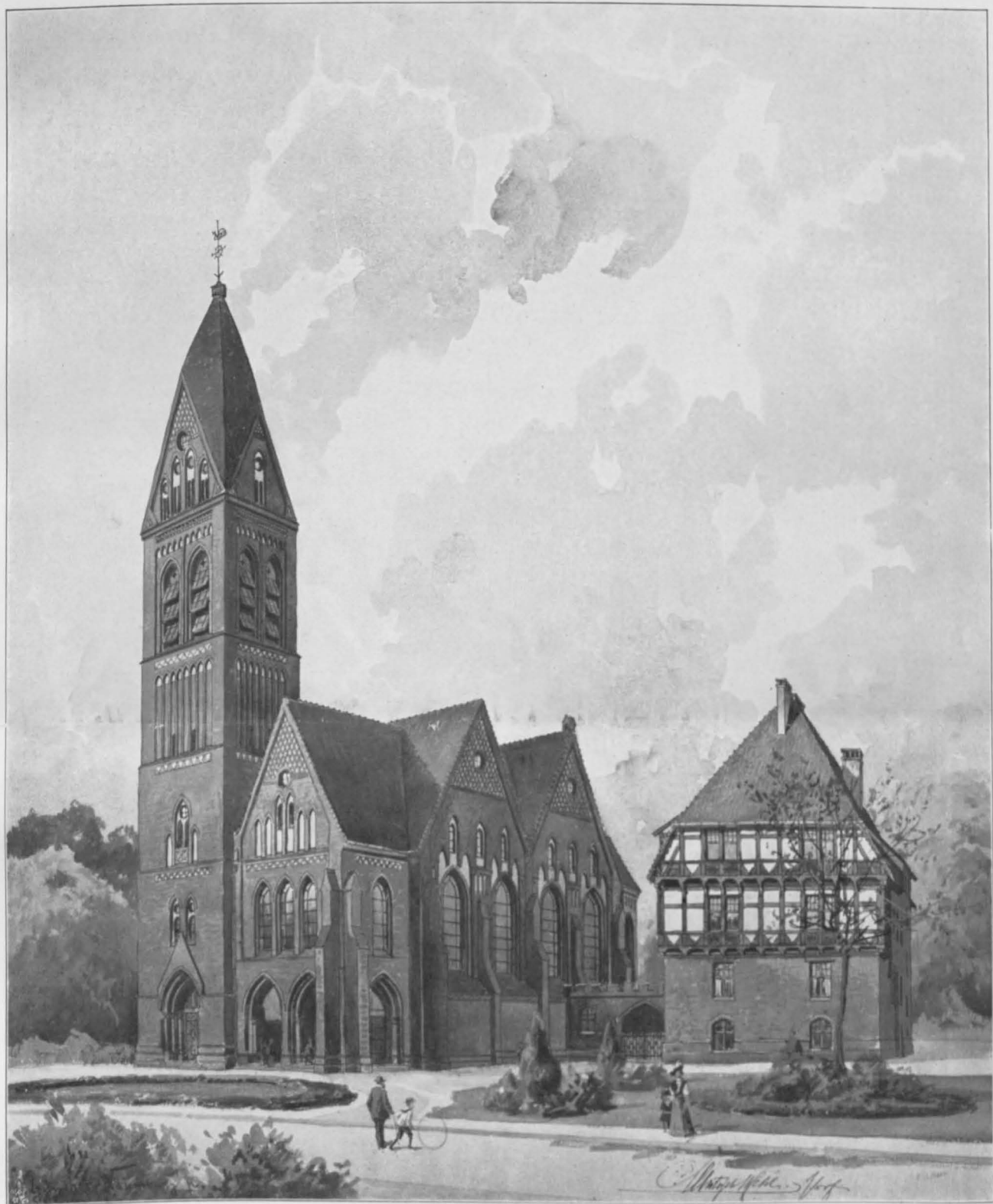
Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb um Entwürfe für ein Theater in Verbindung mit Konzert- und Festsaal in Hagen i. W. schreibt die Stadthallen-Aktiengesellschaft daselbst mit Frist zum 1. Juli d. J. aus. Drei Preise von 3000, 2000 und 1000 M., Ankauf weiterer Entwürfe für je 500 M. vorbehalten. Unterlagen gegen 1 M. vom städt. Hochbauamt in Hagen. Das Preisgericht soll baldigst genannt werden. (Vergl. auch die Voranzeige in No. 19.) —

Inhalt: Wohnhäuser von Reg.-Bmstr. Ludwig Otte in Groß-Lichterfelde bei Berlin. — Vereine. — Vermischtes. — Literatur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Wohnhaus des Herrn Dr. Otto Hoffmann in Grunewald.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hoffmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



DIE NEUE KATHOLISCHE KIRCHE IN ZEHLENDORF BEI BERLIN. * ARCHITEKT: GEH. REGIERUNGSRAT PROFESSOR CRISTOPH HEHL IN CHARLOTTENBURG. * ANSICHT VON KIRCHE UND PFARRHAUS VON DER RIEMEISTER-STRASSE AUS. * * * * *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 * * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 28. * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. N^o. 28. BERLIN, DEN 7. APRIL 1909.

Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin.

Architekt: Geheimer Regierungsrat Professor Christoph Hehl in Charlottenburg.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 183, 184 und 185.



Die neue katholische Kirche in Zehlendorf, einem der durch die schnelle Besiedelung durch vornehme Villenkolonien in lebhaftem Aufblühen befindlichen westlichen Vororte von Berlin, die am 6. September des vergangenen Jahres durch den Kardinal Dr. Kopp aus Breslau ihre feierliche Weihe erhalten hat, setzt

die kirchlichen Ueberlieferungen des Vorortes fort, die ihren Anfang schon vor etwa 700 Jahren nahmen. Um diese Zeit bereits wurde von den Zisterziensern des Klosters Lehnin im Kreise Zauch-Belzig des Regierungs-Bezirkes Potsdam in Zehlendorf ein Kloster gegründet und eine Kirche erbaut. Kloster und Kirche jedoch hatten verschiedene Schicksale; das Kloster wurde nach einem Bestande von 300 Jahren als Staatseigentum erklärt, während die Kirche im Jahre 1767 abgerissen wurde. Damit war das kirchliche Leben der katholischen Bevölkerung des Ortes einer monumentalen Andachtsstätte beraubt, die es erst wieder erhalten sollte, als mit der zunehmenden Besiedelung der Gemarkung auch die Seelenzahl der katholischen Bewohner schnell zunahm. Das schnelle Wachstum der katholischen Gemeinde in Zehlendorf läßt sich leicht an der Feststellung erkennen, daß, während im Jahre 1900 daselbst nur etwa 500 Bewohner katholischen Bekenntnisses gezählt wurden, diese Zahl im Jahre 1905 bereits auf 1200 Seelen gestiegen war. Diese ansehnliche Gemeinde war nach Steglitz eingepfarrt und auf die dortige katholische Kirche als Gotteshaus angewiesen. Neben der großen Entfernung, namentlich von den Ausläufern des weitverzweigten Zehlendorf, machten auch andere Gründe des kirchlichen Lebens die Bildung einer eigenen Gemeinde und die Erbauung eines selbständigen Gotteshauses zur unabwiesbaren Notwendigkeit.

Ein günstig gelegenes Baugelände fand sich am Zusammenfluß der Riemeister- und der Else-Straße. Die erstere ist die Hauptverkehrsader der neugegründeten Villenkolonie der Aktien-Gesellschaft Zehlendorf-Grünwald; das Gotteshaus steht an bedeutungsvoller Stelle auf der Grenze zwischen dem Zehlendorf der Vergangenheit und dem Zehlendorf der Zukunft. Die örtlichen Verhältnisse, wie sie der Seite 183 dargestellte Lageplan zeigt, brachten es mit sich, daß Kirche und Pfarrhaus, verbunden durch die Sakristei,

ihre Hauptansicht gegen die Riemeister-Straße wenden, im übrigen aber, entsprechend der Form der Baustelle, in ihren Achsen nicht parallel gehen. Ein stattlicher Turm rechteckigen Grundrisses betont die südliche Ecke der Baugruppe.

Die Kirche selbst ist in den Formen der frühgotischen Backstein-Architektur erbaut. Ihre Grundriß-Anlage hat eine höchst interessante, vom Herkommen abweichende Gestaltung erfahren. Das Gotteshaus wurde als zweischiffige gewölbte Hallenkirche mit Vorhalle und Turmhalle, mit Taufkapellen-Ausbau sowie einem Haupt- und zwei Neben-Chören angelegt. Die beiden Schiffe werden durch eine schlanke Mittelstütze getrennt, die Strebe Pfeiler sind in das Innere gezogen, um bei den knappen Breite-Verhältnissen des Baugeländes soviel Raum wie möglich für das Innere nutzbar zu machen. Es verdient besonders hervorgehoben zu werden, daß die Mittelstütze der vier Gewölbe die Blicke auf den Hauptaltar und die Nebenaltäre in keiner Weise beeinträchtigt, und daß die räumliche Wirkung des Inneren eine freie und weite wurde, erfüllt von würdigster kirchlicher Stimmung. Der Fassungsraum der Kirche ist für etwa 1000 Besucher berechnet.

Die stilistische Durchbildung der mit dem Pfarrhaus zu einer malerischen Baugruppe zusammengeschlossenen Kirche sucht mit Glück die Formen des märkischen Backsteinstiles der Zeit der Frühgotik auf. Den roten Flächen des als Handprodukt hergestellte Ziegelsteines sind an charakteristischen Stellen weiße Putzflächen entgegengesetzt, und in den Giebeln dreiecken der Schiffe und des Turmes ist ein Netzwerk aus Ziegeln und Putz verwendet, das sich als Friesband auch an einigen wenigen anderen Stellen des Baues zeigt. Nach dem äußeren Aufbau, namentlich nach der Anordnung hoher Giebel über den Systemen der beiden Seitenfassaden ist unentschieden gelassen, ob man die Anlage als zwei nebeneinander gelagerte Längs- oder Querschiffe betrachten will. Im Inneren freilich wird durch die Anordnung der Chöre dem Organismus in dieser Beziehung die erwünschte Klarheit gegeben. So wie er ausgeführt ist, hat der Organismus die meiste Ähnlichkeit mit einer Zentral-Anlage, der durch Vorhallen und Chöre eine ausgesprochene Längsrichtung gegeben wurde. Die hohen Dächer der Schiffe, der Chöre und des Turmes sind mit roten Ziegeln gedeckt; es wurde damit für die Gesamtwirkung des Gotteshauses eine erfreuliche Einheitlichkeit erreicht.

Auch in der architektonischen Gliederung und der

formalen Gestaltung des Inneren herrscht, wie die Abbildungen Seite 185 zeigen, durchaus der Backstein. Aus ihm sind alle Pfeiler und Dienste, alle Gewölbe-Gurte und -Grate, wie auch die Ausstattungsteile, z. B. Kommunionbank, Seiten-Altäre, Kanzel gebildet. Ihrer entschiedenen farbigen Wirkung sind in gutem Gegensatz die weißen Putzflächen der Gewölbe und Seitenwandungen der Schiffe entgegen gesetzt. Der Chor, der bereits durch farbenreiche Glasgemälde sowie einen formenreichen Hochaltar von eigenartiger breiter Form geschmückt wurde, soll noch ein farbiges Teppich-Wandmuster erhalten.

Ein besonderes Wort verdient die interessante Herstellung der Form- und der ornamentalen Steine, mit welchen im Aeußeren wie im Inneren eine bescheidene, aber beachtete dekorative Wirkung erreicht wurde. Die Formsteine wie die sämtlichen Backstein-Ornamente sind unter Vermeidung jeder Gipsform, wenn man so sagen darf, al fresco mit dem Draht in den lederharten Ton geschnitten oder mit dem Messer modelliert. Das Verfahren, durch welches der vielfach nichtssagend glatte Ton der Terrakotten vermieden wurde, nähert sich einer guten Holzschnitt-Technik

und überzieht die Formen mit einem feinen individuellen Leben. Die Kanzel, die Kommunionbank, die Portale, die Kapitelle der Pfeiler usw. sind durch so entstandene ornamentale Bildungen in einfacher und künstlerischer Weise belebt.

Das sich in drei Geschossen erhebende Pfarrhaus zeigt bis auf das hier auftretende Fachwerk Ueber-einstimmung mit dem Gotteshause. Seine Grundriß-Anlage ist die eines langgestreckten Rechteckes. Es enthält im Erdgeschoß einen großen Konfirmanden-Saal, ein Sitzungszimmer des Vorstandes der Kirchengemeinde und die Wohnung eines Kaplans. Die Ober-geschosse enthalten weitere Wohnungen der Geistli-chen. Während das Untergeschoß durchaus in Back-stein erstellt wurde, sind die Obergeschosse überwie-gend in Fachwerkbau gebildet, dessen formale Aus-bildung sich den niedersächsischen Beispielen der Ver-gangenheit nähert.

Die neue, an der Schwelle des zu einer ausge-dehten Gartenstadt sich entwickelnden Zehlendorf der Zukunft liegende Baugruppe ist von der Bevöl-kerung als eine willkommene weitere Zierde des Ortes mit Beifall begrüßt worden. —

Vom Panamakanal. *)

Von Max Fährn. von Wendland in München.

Seit dem Zusammenbruch der ersten französischen Kan-al-Gesellschaft i. J. 1889, die unter Führung des Er-bauers des Suez-Kanales, Ferdinand von Lesseps, mit ungenügenden Mitteln und auf Grund unzureichender Vorarbeiten das schwierige Unternehmen der Durchstechung der Landenge von Panama, d. h. die Herstellung eines See-Kanales von Colon nach Panama, vom Atlantischen zum Stillen Ozean, durchführen wollte — eine wirtschaftliche Katastrophe, wie sie wohl einzig in ihrer Art dasteht, die das französische Volk fast eine Milliarde (938 Mill. M.) ge-kostet hat und von einem großen politischen Skandal be-gleitet war — ist an dieser Stelle nur in kurzen Mitteilungen auf die mannigfachen Wandlungen hingewiesen worden, die das Unternehmen seitdem erfahren hat, das nun von den Amerikanern, wenn auch mit riesigen, anfangs weit unter-schätzten Opfern in absehbarer Zeit doch schließlich seiner Verwirklichung entgegengeführt werden wird. Noch sind die Schwierigkeiten zwar keineswegs überwunden, und selbst der Kampf der Befürworter des Niveau-Kanales gegen den von der amerikanischen Regierung mit Nachdruck vertre-tenen Schleusen-Kanal ist noch keineswegs ganz ausgefochten, die Arbeiten am Kanal sind aber jetzt soweit gediehen, die Pläne für den Schleusen-Kanal haben soweit feste Ge-stalt angenommen, daß ein Ueberblick über den Gesamt-Plan des Kanales, sowie Mitteilungen über einige beson-ders schwierige Stellen desselben, über den derzeitigen Stand der Arbeiten, über die bereits aufgewendeten und die bis zur Vollendung vermutlich noch erforderlichen Mittel hier wohl von Interesse sein dürften.

Die Franzosen hatten zur Verwirklichung des Planes einer Verbindung der beiden Meere die Wahl zwischen einem Schleusen- und einem Niveau-Kanal. Sie entschieden sich für den letzteren, da namentlich Lesseps nur einen solchen gelten lassen wollte und erklärte, daß nur ein Niveau-Kanal für den Wettbewerb im Weltverkehr in Betracht kommen könne. Sie wählten ferner die schmalste Stelle von Mittel-Amerika, den nur etwa 70 km breiten Isthmus von Panama für die Durchführung des Kanales, die für einen Niveau-Kanal besonders günstig schien, da man überhaupt dort nach allerdings oberflächlicher Prüfung nur geringe tech-nische Schwierigkeiten erwartete. Bekanntlich ist von man-chen Seiten, namentlich auch von amerikanischer, ein Kanal, und zwar nur ein Schleusen-Kanal, in der sogenannten Nicaragua-Linie befürwortet worden, die zwar mehr als drei-mal so lang ist als die Panama-Linie, bei der jedoch der S. Juan-Fluß einerseits und die große Wasserfläche des Nicaragua-Sees andererseits eine erhebliche Verringerung der erforderlichen Arbeiten bedeuteten. Der Plan wurde erst endgültig verlassen, als die Amerikaner 1904 die Erbschaft der Franzosen antraten.

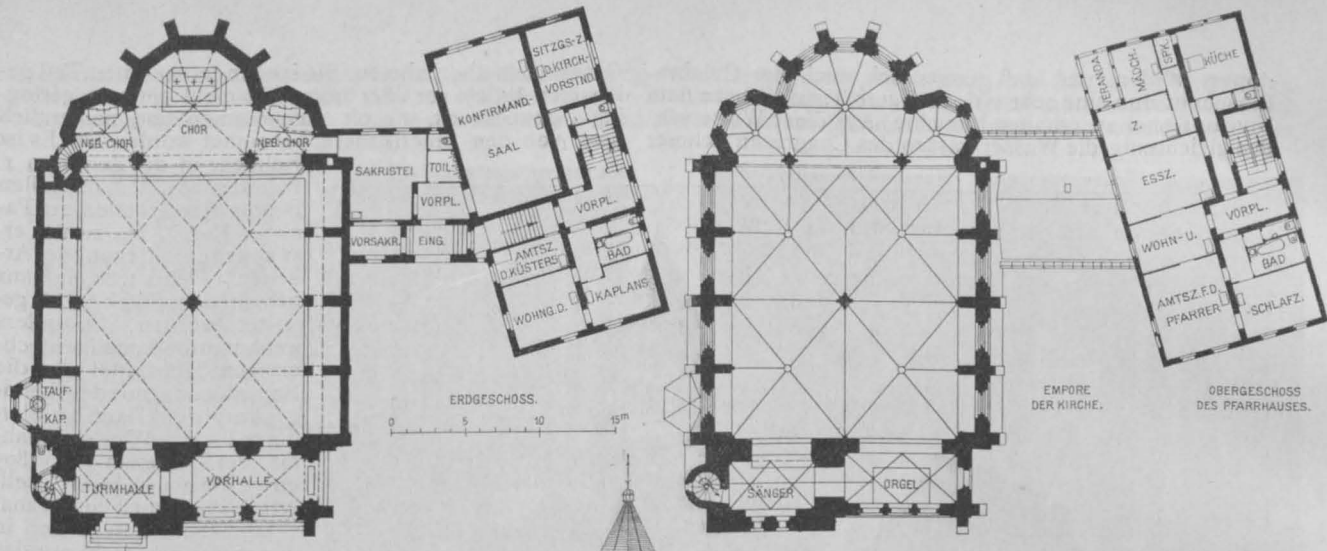
Als sich die französische Gesellschaft entschloß, einen Niveau-Kanal zu bauen, hatte man die Nachteile, die diesem Unternehmen hindernd im Wege standen, nicht genügend berücksichtigt. Einmal setzt die Flutwelle im stillen Ozean

etwa 9 Stunden später ein, als im karaischen Meere (At-lantischen Ozean), sodann ist die Fluthöhe im letzteren nur gering, während sie im Stillen Ozean bei Springflut bis auf 6 und 7 m anwächst. Auf alle Fälle war daher am Stillen Ozean die Anlage einer großen Flutschleuse mit mehreren Kammern und den erforderlichen Wartebecken bei La Boca erforderlich. Die zweite Schwierigkeit bildeten die geologischen Verhältnisse auf der Landenge, die nur sehr oberflächlich untersucht waren. Man war daher über-rascht, nicht nur im sogenannten Culebra-Einschnitt, der Durchbrechung des alten $2\frac{1}{4}$ km langen Hauptzuges der Cordilleren, Felsmaterial von sehr viel größerer Härte vor-zufinden, als man erwartet hatte, sondern auch auf der Strecke von Gorgona und namentlich von Obispo bis Cu-lebra, d. h. auf rd. 10 km Länge, ergaben sich später die Bodenverhältnisse derart, daß die Lockerung mittels Dyna-mit-Sprengungen erfolgen mußte. Die Kosten des Kanal-Aushubes erfuhren dadurch natürlich eine gewaltige Ver-mehrung gegenüber dem ursprünglichen Anschlag.

Die größte technische Schwierigkeit, die dem Niveau-Kanal entgegensteht, liegt aber in der Bewältigung der Wassermassen des Rio Chagres, des Hauptflusses auf der Landenge, der nordöstlich vom Culebra-Hügel in den Cor-dilleren entspringt und nach einem Laufe von rd. 164 km in der Nähe von Colon in das karaische Meer mündet. Der Fluß erreicht bei Bas Obispo die Kanallinie, ändert dort seinen von Ost nach West gerichteten Lauf in eine fast nördliche Richtung und kreuzt die Kanallinie, die dem Flußtales folgen muß, an nicht weniger als 22 Stellen. Die Was-serführung dieses Flusses unterliegt ungeheuren Schwan-kungen, die nach später ausgeführten Messungen von 15 cbm/Sek. in der Trockenperiode (Januar—Anfang April) bis zu 4670 cbm/Sek. während der Regenzeit nach heftigen Regengüssen betragen, die zuweilen innerhalb 24 Stunden ein Ansteigen des Wasserspiegels bis zu 10 m verursachen. Die Hochwassermassen dieses Flusses, wenigstens dieje-nigen, die zu einer Ueberflutung des Flußtales führen konnten, in welchem der Schifffahrtskanal in 40 km Länge geführt werden mußte, war von diesem Kanal auf alle Fälle fern zu halten. Zu diesem Zweck sollte der Fluß in seinem Mittellauf bei Gamboa, einige Kilometer westlich von Bas Obispo, durch eine große Talsperre abgefangen und sein Wasser von dort in einem die Kanallinie nicht berührenden neuen Bett zum Meere abgeleitet werden.

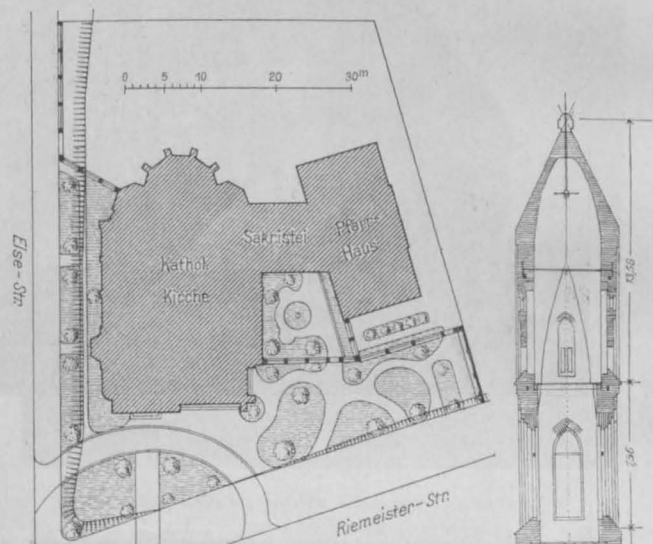
Diese großen technischen Schwierigkeiten, die hohen Kosten des Niveau-Kanales und die lange Zeitdauer für seine Herstellung führten schon die alte Gesellschaft kurz vor ihrem Bankrott dazu, den Gedanken eines Niveau-Kanales mit dem eines Schleusen-Kanales zu vertauschen. Dieser Plan wurde auch von der neu gebildeten franzö-sischen Gesellschaft (Compagnie Nouvelle du Canal de Panama), die 1895 an die Stelle der alten trat, festgehal-ten und weiter ausgearbeitet. Danach sollte der Chagres durch einen Staudamm in seinem Unterlauf aufgestaut und die ganze zum Teil sumpfige Ebene des Flußtales in einen großen Stausee verwandelt werden, dessen Wasser-spiegel eine solche Höhenlage erhalten sollte, daß die kostspieligen Arbeiten für den Aushub der Kanallinie auf dieser ganzen Strecke erspart oder doch wesentlich ver-

*) Die Ausführungen stützen sich einerseits auf Beobachtungen und unmittelbare Erkundigungen des Verfassers gelegentlich einer Bereisung des Kanalgebietes und auf die amtlichen jährlichen Be-richte der amerikanischen Kanal-Kommission, welchen auch das Abbildungsmaterial entnommen ist.

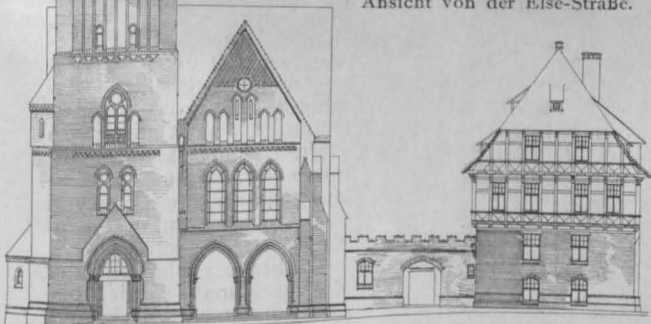


Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin.

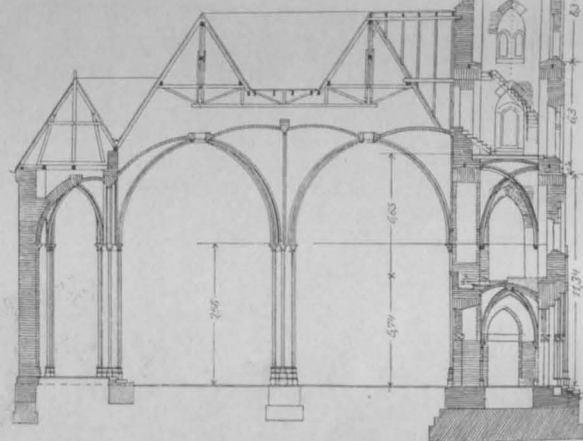
Architekt: Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl in Charlottenburg.



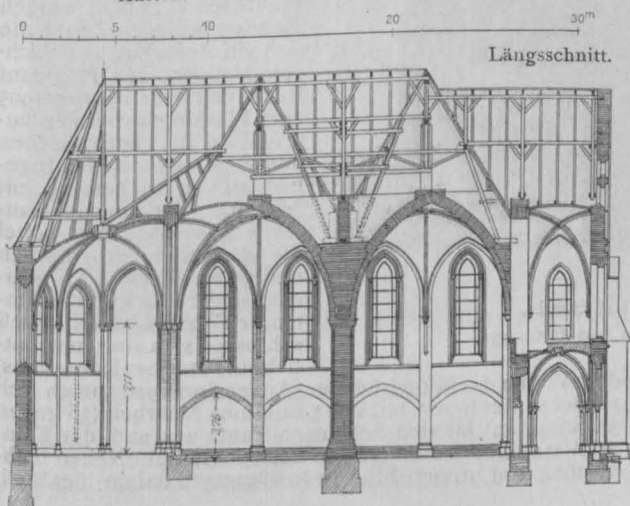
Ansicht von der Else-Straße.



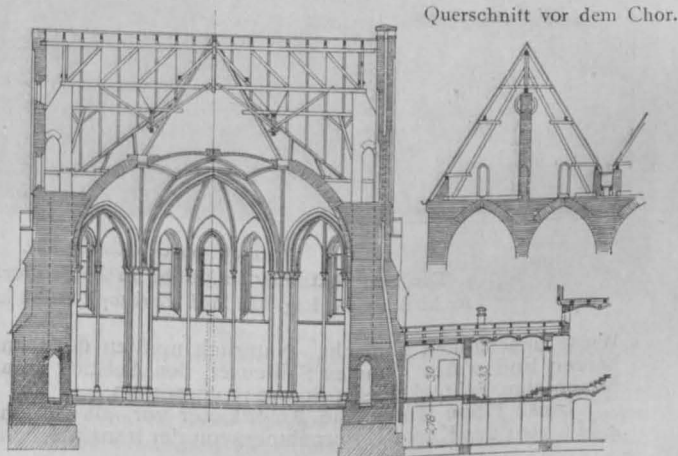
Ansicht von der Riemeister-Straße.



Längsschnitt durch den Turm.



Längsschnitt.



Querschnitt vor dem Chor.

ringert würden, und daß namentlich auch der Culebra-Einschnitt nun eine sehr viel geringere Tiefe als bei einem Niveau-Kanal zu erhalten brauchte. Auf diese Weise würden gleichzeitig die Wassermassen des Chagres in sicherer

Gesellschaft übernehmen. Sie fanden ferner einen Teil geleisteter Arbeit vor, der immerhin nicht ganz so geringfügig gewesen ist, wie oft angenommen und namentlich auch von den Amerikanern behauptet worden ist. Es ist

vielmehr in der Zeit vom 1. Februar 1882, dem offiziellen Beginn der Arbeiten am Panama-Kanal, bis zu der erzwungenen Stilllegung der Arbeiten im März 1889 ein ganz bedeutendes Stück Arbeit geleistet worden, besonders wenn man die damaligen technischen Hilfsmittel für die Bodenlösung mit den heutigen vergleicht. Dann hat allerdings bis zur Wiederaufnahme der Arbeiten i. J. 1895 durch die neue Kanal-Gesellschaft die Arbeit am Kanal 7 Jahre lang geruht und in dieser Zeit war nicht nur das kostspielige Arbeits-, Betriebs- und Eisenbahnmateriale schutzlos dem Verderben ausgesetzt und zwar in ausgesprochenem Tropenklima, sondern es wurde auch das ausgehobene Kanalbett durch Abschwemmungen in der Regenzeit, stellenweise auch durch bedeutende Erdrutsche insbesondere zwischen Culebra und Pedro Miguel, zum großen Teil wieder aufgefüllt. Die Arbeit der neuen Gesellschaft, welche mit dem kleinen Aktienkapital von nur etwa 50 Millionen M. arbeitete, mußte daher zuerst darauf gerichtet sein, die Kanalrinne zunächst wieder bis zur früheren Tiefe auszuheben. Damit wurden so ziemlich die ersten 3 Jahre ausgefüllt. Die Höchstzahl der beschäftigten Arbeiter betrug in dieser Zeit gegen 2600 Mann. Dann erst konnte eine etwas lebhaftere Tätigkeit am Culebra-Hügel einsetzen; die Arbeiterzahl stieg zeitweilig bis auf 3500, aber eine energische Förderung war mit den nicht genügend leistungsfähigen Maschinen und bei den knappen Geldmitteln nicht möglich. In 3 Jahren wurden knapp 3 Millionen cbm gefördert, eine Leistung, die im Januar 1909 von den Amerikanern in einem Monat erreicht wurde.

Die Frage, Schleusen- oder Niveau-Kanal, wurde, obgleich die Amerikaner bereits am 1. Mai 1904 den Kanal übernommen hatten, doch erst 2 Jahre später in dem jetzigen Sinne entschieden. Zwar hatte sich ein Ausschuß von Sachverständigen, den Präsident Roosevelt im September 1905 nach Washington berufen hatte und der aus 5 europäischen und 8 amerikanischen Ingenieuren von Ruf bestand, mit 8 Stimmen für einen Niveau-Kanal ausgesprochen, wobei die sämtlichen europäischen und 3 amerikanische Ingenieure in diesem Sinne stimmten, der Senat und der Kongreß schlossen sich aber, namentlich auf Betreiben Roosevelts, dem Votum der Minderheit an. Am 21. Juni 1906 sprach sich zunächst der Senat mit nur 5 Stimmen Mehrheit (36 gegen 31 Stimmen) für den Schleusen-Kanal aus und der Kongreß trat bald darauf diesem Beschlusse bei. Neben technischen und wirtschaftlichen Erwägungen haben hier auch



Choransicht.



Ansicht von der Else-Straße.

Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin.

Architekt: Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl in Charlottenburg.

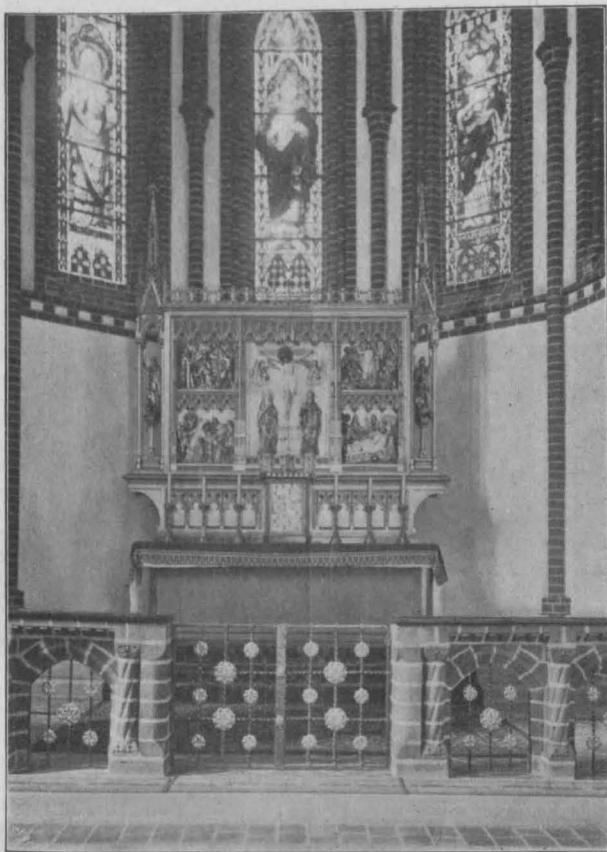
Weise unschädlich gemacht. Natürlich mußten dann an beiden Enden des Kanales Schleusen den Aufstieg vom Meere zum Spiegel dieses Stausees vermitteln.

Diese Pläne fanden die Amerikaner vor, als sie am 4. Mai 1904 das Kanal-Unternehmen von der französischen

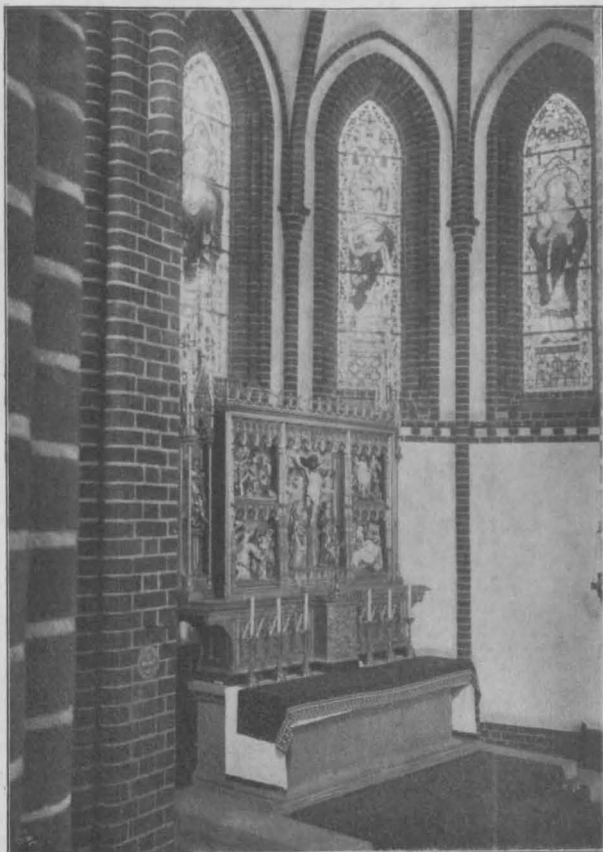
dem Votum der Minderheit an. Am 21. Juni 1906 sprach sich zunächst der Senat mit nur 5 Stimmen Mehrheit (36 gegen 31 Stimmen) für den Schleusen-Kanal aus und der Kongreß trat bald darauf diesem Beschlusse bei. Neben technischen und wirtschaftlichen Erwägungen haben hier auch

jedenfalls politische Motive mitgesprochen, welche eine möglichst baldige Vollendung des Kanales als wünschenswert erscheinen ließen, die natürlich an einem Schleusen-Kanal

ihn der Lageplan, Abbildung 1, und das Längs- und Höhen-Profil, Abbildg. 2 (S. 186), dar. Der Kanal besitzt einschließlich der im Stillen und im Atlantischen Ozean auszubaggernden,



Kommunionbank und Hochaltar.



Seitlicher Blick in den Chor mit Hochaltar.



Schiff mit Mittelstütze.



Einzelheiten aus der Vorhalle.

Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin. Architekt: Geh. Reg.-Rat Prof. Christoph Hehl in Charlottenburg.

mit erheblichem geringeren Aushub früher möglich sein mußte. Der ursprüngliche Kanalplan hat noch mancherlei Wandlungen durchgemacht. In seiner letzten Form stellen bis ins tiefe Wasser reichenden Fahrrinne eine Gesamtlänge von rd. 80 km; davon entfallen etwa 14 bzw. 12 km auf die erwähnten Fahrrinnen vor der Küste. Er besitzt

eine rd. 49,5 km lange, auf + 29,9 m über dem Mittelwasser-Spiegel des Stillen Ozeans liegende Scheitelhaltung, die

durch den schon erwähnten 443 qkm großen Stausee des Chagres-Flusses gebildet wird, zu dessen Aufstauung ein Damm von entsprechender Höhe bei Gatun angelegt werden soll, während die letzten französischen Pläne diesen Staudamm bei Bohio, etwa 15 km weiter landeinwärts, vorsahen. Die Kanalsohle, die auf 13,7 m unter Wasserspiegel festgesetzt ist, schneidet bis Bohio gar nicht, von da bis Bas Obispo nur wenig in das Gelände ein, während auf der Strecke von Obispo bis Pedro Miguel, also dem Culebra-Einschnitt, sich das Gelände im höchsten Punkte bis zu rd. 95 m über dem mittleren Meeresspiegel erhebt, sodaß also hier eine größere Einschnittstiefe bis zu rd.

83 m erreicht wird.

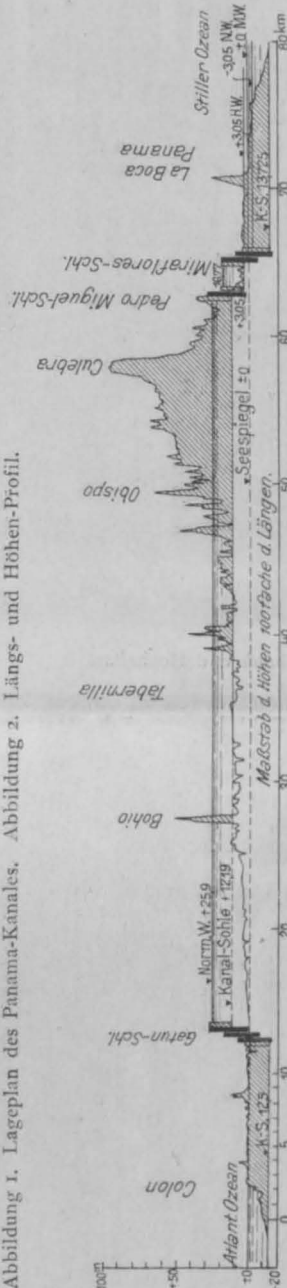
Den Aufstieg vom Atlantischen Ozean vermitteln drei Schleusen, die neben dem Gatun-Damm angelegt werden und als Doppelschleusen, die bei 305 m Geslänge jetzt 33,55 m Breite und 13 m Tiefe erhalten sollen, die größten bisher ausgeführten Schleusen darstellen werden. Für die größten Handelsschiffe hätte eine Breite von 30,5 m genügt, die auch ursprünglich angenommen war; mit Rücksicht auf den neuesten großen Kriegsschiffstyp der sogen. „Dreadnoughts“ ist aber im Frühjahr 1908 die größere Breite beschlossen worden. Für den Aufstieg von der pazifischen Küste werden ebenfalls drei Schleusen gleicher Abmessung notwendig, doch sind diese auf zwei Punkte verteilt und zwar sind bei Miraflores, etwa 6 1/2 km von der Küste, 2 Schleusen angeordnet, und etwa 3 km weiter nördlich, bei Pedro Miguel, wird die dritte Schleuse erbaut. Dazwischen liegt ein kleiner Stausee, dessen Wasserspiegel auf + 16,77 m über dem Meeresspiegel gehalten wird.

Diese Anordnung der Schleusen am pazifischen Ozean weicht wesentlich von dem ursprünglichen amerikanischen Plane ab, der sich bereits in der Ausführung befand. Anfangs wollte man die beiden äußeren Schleusen dicht an die Küste legen und den Rio Grande-Fluß, der in der Nähe des Culebra-Hügels aus einer größeren Anzahl wasserreicher Quell-Flüsse entsteht und nach einem Lauf von nur 16 km Länge längs der Kanallinie in den Stillen Ozean mündet, durch Anlage mehrerer mächtiger Dämme, von denen der Hauptdamm bei La Boca vorgesehen war, in einen Stausee verwandeln, der eine Länge von rd. 9,5 km erhalten hätte. Mit der Dammschüttung wurde im Frühjahr 1908 begonnen; der Untergrund zeigte sich aber so unzuverlässig, daß die Herstellung des Dammes und namentlich der Schleusen dort nur mit den größten Schwierigkeiten möglich gewesen wäre, um so mehr, als auch brauchbares Material zur Dammschüttung weit hergeführt werden mußte. Ausschlaggebend waren aber schließlich militärische Gesichtspunkte, da die Schleusen dem tieferen Wasser der See so nahe gelegen hätten,



Lageplan des Panama-Kanals.
(Geplante Linienführung Ende 1908)

Abbildung 1. Lageplan des Panama-Kanals. Abbildung 2. Längs- und Höhen-Profil.



daß im Kriegsfall eine Beschießung und Zerstörung derselben leicht möglich gewesen wäre. In der neuen Lage bei Miraflores, 16,5 km landeinwärts, ist diese Gefahr nicht mehr vorhanden. Dort liegen auch die Gründungsverhältnisse günstiger. Natürlich mußte nun der vom Meer bis zur Schleuse reichende Niveau-Kanal um die gleiche Strecke verlängert werden, was einer erheblichen Vermehrung der Erdarbeiten entspricht, wenn auch anderseits die großen Dämme bei La Boca erspart werden.

Der eigentliche Kanal endet jetzt auf der Seite des karibischen Meeres bei Mindi, an der Limon-Bucht. Die Franzosen beabsichtigten seine Fortführung als Binnenkanal bis Colon, da sie in der Bucht Versandungs- und Sturmgefahr fürchteten. Nach dem amerikanischen Plan ist die Bucht durch Wellenbrecher, die von Colon bezw. dem gegenüber liegenden Pt. Toro ausgehen, abgeschlossen, sodaß nur eine Einfahrt von 305 m verbleibt. Die Bucht ist dann einerseits als Hafen, anderseits als Ablagerungsplatz für die Baggermaterialien auszunützen. Als Verbindung zur Kanalmündung bei Mindi ist eine 152 m breite Schiffahrtsrinne auszubaggern. Die Breite des Kanals im breiteren Teile des Stausees beträgt 305, später 152 m. Im Culebra-Einschnitt war auf eine Länge von 7,5 km ursprünglich nur eine Breite von 61 m vorgesehen an der Sohle, von 91 m in Wasserspiegelhöhe. Im Oktober 1908 wurde jedoch eine Verbreiterung auf 91 m in der Sohle und 122 m in Wasserspiegelhöhe genehmigt, was wieder eine sehr erhebliche Mehrförderung bedeutet, die hier um so ausschlaggebender für die Kosten ist, als es sich um Felsmaterial handelt. Die Schiffahrtsrinne von La Boca zum tiefen Wasser ist ebenfalls in einer Breite von 152 m vorgesehen und wird östlich durch einen Wellenbrecher geschützt, der von der Mündung des Rio Grande parallel zum Kanal bis zur Noas-Insel geführt ist.

Die Leitung der Kanalausführung ist militärisch geordnet. An der Spitze der Kanalbehörde steht z. Zt. Oberst Goethals, zugleich Chef-Ingenieur für die Ausführung, nachdem vorher ein mehrfacher Wechsel in der Stelle des Chef-Ingenieurs eingetreten war. Ihm fällt die Gesamtverantwortung zu. Die Ausführung der Arbeiten erfolgt in eigener Regie, nachdem eine Ausschreibung keine günstigen Ergebnisse gehabt hatte. Die ganze Kanalstrecke ist jetzt in 3 Haupt-Abteilungen geteilt: die atlantische Abteilung, von etwa 35,5 km Länge, die von Tabernilla die gesamten Anlagen nach Norden zu umfaßt, also auch den Gatun-Damm nebst Schleusen und die Hafenanlagen bei Colon; die mittlere Abteilung, die von Tabernilla bis Pedro Miguel reicht, also den Culebra-Einschnitt und die Schleuse bei Pedro Miguel umfaßt; schließlich die pazifische Abteilung von Pedro Miguel bis zum Tiefwasser des pazifischen Ozeans, umfassend die Schleusen bei Miraflores und die Bauten an der Mündung.

Die eigentlichen Kanalarbeiten konnten erst 1906 mit Nachdruck in Angriff genommen werden, nachdem die Entscheidung der Regierung für den Schleusenkanal gefallen war. Inzwischen war man aber keineswegs untätig gewesen, hatte vielmehr in größtztiger Weise erst gesunde Vorbedingungen für eine gedeihliche Arbeit geschaffen, eine Rücksicht, welche die Franzosen sehr zu ihrem Nachteil vernachlässigt hatten. In hygienischer Beziehung hatten die Amerikaner geradezu trostlose Zustände angetroffen. Die Sterblichkeit unter den ständigen Bewohnern der Landenge und namentlich unter den Arbeitern war eine so große, daß, um einen gedeihlichen Fortgang der Arbeiten zu ermöglichen, hier zunächst mit allem Nachdruck eingegriffen werden mußte. Was in dieser Hinsicht an sanitären Einrichtungen unter dem Einfluß und der Mitarbeit der amerikanischen Aerzte, mit dem Chefarzt Dr. Gorgas an ihrer Spitze, in der etwa 16 km

breiten Kanalzone geschaffen worden ist, welche die Amerikaner von der Republik Panama erworben hatten, was namentlich in den beiden Hafenstädten Colon und Panama nach dieser Richtung erreicht ist, steht wohl einzig da. Schmutzige, vernachlässigte Städte wurden in reinliche und gesunde, gut gepflasterte, kanalisierte und mit frischem Trinkwasser versorgte Städte umgewandelt, der von Fieber und Dysenterie heimgesuchte Landstrich wurde in ein Gebiet verwandelt, dessen Gesundheitsverhältnisse sich so gehoben haben, daß seit 2³/₄ Jahren kein Fall von gelbem Fieber mehr vorgekommen ist. Großartig sind namentlich die Wasserversorgungs-Anlagen, die in der Kanalzone geschaffen wurden und zumeist in der Anlage von Stauweihern bestehen, zu denen als Beihüllen für einzelne höher gelegene Flächen noch Pumpstationen hinzutreten. Insgesamt sind für diese Zwecke allerdings sehr beträchtliche Summen ausgegeben worden, die nahezu 59 Mill. M. (14 Mill. Doll.) bis heute erreichen. Einbegriffen sind darin die Anlagen für eine gesunde Unterbringung der Arbeiter, Aufseher und Ingenieure, Gebäude für Verwaltung und Bureaus verschiedener Art, auf welche ein sehr beträchtlicher Teil der Kosten entfällt.

Erwähnt werden müssen auch die nicht unbeträchtlichen Nebenarbeiten, die durch die Verlegung des Chagres-Flusses auf den Strecken erforderlich werden, wo dieser das auszuhebende Kanalbett kreuzt und dieses immer wieder zuschlemmen würde. Schließlich ist als eine nicht unwesentliche Nebenarbeit auf die teilweise Verlegung und den Ausbau der bereits vorhanden gewesenen Eisenbahn zwischen Colon und Panama hinzuweisen. Der Eisenbahn ist für diese Zwecke eine Anleihe von 21 Mill. M. (5 Mill. D.) überlassen worden.

Bei der Abschätzung der Kosten des Kanals sind die Amerikaner zunächst in denselben Fehler verfallen, wie die Franzosen, indem sie dieselben viel zu niedrig veranschlagten. Allerdings hat der Plan seit der Uebernahme des Kanals durch die Amerikaner so beträchtliche Veränderungen und Erweiterungen erfahren, auf die schon vorhin hingewiesen wurde, daß damit auch eine sehr erhebliche Steigerung der Kosten begründet werden kann. Der ursprüngliche Anschlag für den Schleusenkanal schloß einschl. der Eisenbahnanleihe mit nur 588 Millionen M. (140 Mill. Dollar) ab, von denen 168 Mill. M. (40 Mill. D.) für die Erwerbung aller Rechte und allen Besitzes der zweiten französischen Gesellschaft, 42 Mill. M. (10 Mill. D.) für die Erwerbung der Kanalzone von der Republik Panama aufgewendet werden mußten, sodaß nur noch 357 Mill. M. (85 Mill. D.) für die eigentlichen Bauarbeiten am Kanal verblieben. Dieser Betrag ist bereits am 1. Dezember 1908 überschritten gewesen, denn es war damals bereits ein Betrag von 369,5 Mill. M. (fast 88 Mill. D.) verausgabt.

Diese Ausgaben verteilen sich wie folgt:

1. Zivilverwaltung	2,50	Mill. D.	=	10 500 000	M.
2. Gesundheitswesen	7,72	"	"	=	32 424 000 "
3. Verbesserungen in den Städten u. d. Kanalzone	6,14	"	"	=	25 788 000 "
4. Betriebsmaterial und Maschinen	33,98	"	"	=	142 716 000 "
5. Planung und Bauausführung	37,62	"	"	=	158 004 000 "
zusammen					89,96 Mill. D. = 369 432 000 M.

Im Nachstehenden sollen die Bauarbeiten, insbesondere das interessanteste und wichtigste Bauwerk, der Gatun-Damm, sodann der Einfluß der verschiedenen Planänderungen auf die Kosten, noch näher besprochen und dann Angaben über die Schätzung der voraussichtlichen Kosten nach dem jetzigen Plan gemacht werden. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Bund Deutscher Zivil-Ingenieure. Auf einer Versammlung deutscher Zivil-Ingenieure, die am 28. März d. J. in Hannover stattfand und aus allen Teilen Deutschlands besucht war, wurde ein „Bund Deutscher Zivil-Ingenieure“ mit dem Ziel der Hebung des Standes und der Wahrung der idealen und materiellen Interessen des Berufes gegründet. Der Bund umschließt wirtschaftlich unabhängige oder in einer Gemeinschaft selbständig tätige Ingenieure. Er findet seine Parallele in dem „Bund Deutscher Architekten“ und läßt auch für sein Teil die schon seit einiger Zeit beobachtete Tendenz nach einer Sonderung der Berufsarten zu entschiedenerer Vertretung ihrer eigenartigen Interessen erkennen. Es ist das zweifellos ein Ausfluß sowohl der zunehmenden Ausbreitung der fachlichen und wirtschaftlichen Arbeitsgebiete der einzelnen Berufsarten, wie der Gestaltung des Wirtschaftslebens unserer Tage. Die Zeit der Beobachtung ist noch zu kurz, um erkennen

zu können, ob die Spezialisierung der Fächer gegenüber dem früheren Zustand ihrer Zusammenwirkung Vorteile oder Nachteile bringt. Das Symptom an sich ist interessant und bedarf der sorgfältigsten Beachtung. —

Grabdenkmal für den verstorben. Geh. Hofrat Prof. Weißbach in Dresden. Zur Erlangung von Entwürfen für ein Grabdenkmal Weißbach's wurde ein beschränkter Wettbewerb ausgeschrieben. Zur Uebernahme des Preisrichter-Amtes hatten sich bereit erklärt die Hrn. Brt. Prof. K. Diestel, Geh. Brt. Grimm, Prof. Dir. Lossow, Ob.-Brt. Karl Schmidt und Prof. Schumacher in Dresden, sowie Brt. Weidenbach in Leipzig. Von 17 Entwürfen entschied man sich einstimmig für den Entwurf K. W., als deren Verfasser sich die Dresdener Architekten Schilling & Graebner ergaben. Dieser Entwurf ist auch zur Ausführung gekommen. Zur Errichtung des Denkmals standen im ganzen 1913 M. zur Verfügung; es war möglich, nicht nur das Grabdenkmal selbst zu schaffen, sondern auch

die Ablösung der Grabstelle als Erbbegräbnis zu erreichen. Die Uebergabe des Grabdenkmals auf dem Annen-Friedhof in Dresden an der Chemnitz Straße an die Witwe des Verstorbenen erfolgte vorigen Herbst.

Im Namen des Ausschusses spricht der Unterzeichnete nachträglich noch allen denen, welche an dem Zustandekommen dieser Ehrung teilnahmen, den innigsten Dank aus, dem sich die Witwe des Verstorbenen mit aufrichtigster Dankbarkeit und wahrer Freude für die betätigte Verehrung anschließt. —

Br. H. Viehweger in Dresden.

Wettbewerbe.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Denkmal für Großherzog Friedrich I. in Mannheim. Bei der endgültigen Gestaltung der Abschluß- und Umräumungs-Wandungen des Friedrichs-Platzes in Mannheim hatte Bruno Schmitz den Gedanken verfolgt, den Straßenzug in der Längsachse des Platzes, im Zuge der Heidelberger-Straße, mit einem Triumphbogen zu überspannen und unter ihm das geplante Denkmal des Großherzogs aufzustellen. Der schöne Gedanke begegnete jedoch vielfachem Widerspruch in Mannheim, der so stark wurde, daß sich der große Denkmal-Ausschuß entschloß, das Denkmal im östlichen Halbkreis des Platzes vor dem Eingang zur Augusta-Anlage aufzustellen. Für das Denkmal sind 350000 M. gesammelt. Die Entwürfe sollen auf dem Wege des Wettbewerbes gewonnen werden, wobei noch unentschieden gelassen ist, ob der Wettbewerb auf im Großherzogtum Baden dauernd ansässige oder als Badenser geborene Künstler beschränkt bleiben oder auf die gesamte deutsche Künstlerschaft ausgedehnt werden soll. Im ersten Falle soll Prof. Dr. Bruno Schmitz besonders zugelassen sein. Es werden für den Wettbewerb 3 Preise von 5000, 4000 und 3000 M. zur Verfügung stehen; doch kann nach dem Ermessen des Preisgerichtes die Gesamtsumme der Preise von 12000 M. in andere Abstufungen oder in gleiche Preise, jedoch mit der Maßgabe zerlegt werden, daß kein Preis unter 3000 M. betragen darf. Das Preisausschreiben ist bald zu erwarten. —

Wettbewerbe in Oesterreich. Die Entwürfe für den Neubau eines „Technischen Museums für Industrie und Gewerbe in Wien, werden zum Gegenstande eines auf Wiener Architekten beschränkten Wettbewerbes gemacht, für den 3 Preise von je 5000 Kr. angesetzt sind. Frist 5. Juni 1909. Im Preisgericht die Hrn. Ob.-Br. Ludw. Baumann, Sektionschef Dr. Franz Berger, Ob.-Br. Jul. Koch usw. — Zur Erlangung von Entwürfen für die Erbauung eines Mozart-Hauses in Salzburg ist ein engerer Wettbewerb in Aussicht genommen, in dem Preise in der Gesamtsumme von 15000 Kr. verheißen werden. Bei dem Salzburger Musikfest 1910 soll die Grundsteinlegung stattfinden. —

Zu einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Rathauses und die Aufteilung eines größeren Baublockes in Wittenau bei Berlin waren vom Gemeindevorstand 9 Berliner Architekten aufgefordert worden. Dem Preisgericht gehörten u. a. die Hrn. Mag.-Br. Prof. O. Stiehl in Berlin, Stadtb. Egeling in Schöneberg, Reg.-u. Br. Herrmann in Berlin, Stadtb. Kiehl in Rixdorf und Gem.-Bmstr. Klinner in Wittenau an. Der ausgesetzte Preis von 2000 M. wurde dem Entwurf „Zuerst die Platzfronten“ des Hrn. Arch. Fritz Beyer in Schöneberg zugesprochen und der Entwurf auch zur Ausführung empfohlen. Die Entwürfe der Hrn. Reg.-Bmstr. Alfred Boehden in Berlin und Prof. Otto Kuhlmann in Charlottenburg wurden durch eine lobende Erwähnung ausgezeichnet. Sämtliche Entwürfe sind vom 13.—17. April in der Aula der Schule zu Borsigwalde öffentlich ausgestellt. —

In einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die architektonische Ausgestaltung eines Wasserturmes in Hannover, beschränkt auf die in Hannover ansässigen Architekten, liefen 37 Arbeiten ein. Den I. Preis von 1500 und den III. Preis von 750 M. errang Hr. H. Waldvogel; den II. Preis von 1000 M. Hr. H. Schaedtler. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. Saran & Dissmer, sowie E. Lorenz. Ausstellung sämtlicher Entwürfe bis mit 15. April im Festsaal des alten Rathauses in Hannover. —

Der Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die gartenkünstlerische Ausschmückung eines Geländes am Bardowicker Wall in Lüneburg wurde mit 93 Entwürfen beschriftet, von welchen 8 vom Wettbewerb ausgeschlossen werden mußten und 8 auf die engere Wahl kamen. Den I. Preis gewann Hr. Gartenkünstler M. E. Ferber in Hamburg; den II. Preis errangen die Obergärtner Glum und Bosch in Coitbus. Der III. Preis wurde der gemeinsamen Arbeit der Hrn. Arch. Otto Lürer und Gartenkünstler W. Hennigs in Hannover zuerkannt. Zum Ankauf empfohlen wurde der Entwurf der Hrn. Obergärtner H. Braband, Reg.-Bthr. H. Halfeld und Gartenkünstler H. A. Werhahn in Hannover.

Zum Wettbewerb Realschulgebäude Kufstein (vergl. No. 24, S. 159) erhalten wir verschiedene Zuschriften, von denen die eine dringend eine Abänderung des Maßstabes der Grundrisse fordert (jetzt 1:100), der zu ganz unhandlichen Blättern bis zu 19^{ten} Größe führe. Außerdem wird die allgemeine Fassung des Wettbewerbes getadelt, soweit dabei die Frage des Urheberrechtes, der Ausschuß des Rechtsweges gegen die Entscheidung des Preisgerichtes usw. in Frage kommen. Wir gehen auf diese Seite der Angelegenheit, da diese Fragen jetzt häufiger angeschnitten werden, in einem besonderen Artikel noch ein. —

Vorbehalt, Empfehlung und Vollziehung des Ankaufes nicht preisgekrönter Entwürfe. Bei der Durchführung des Wettbewerbes zur Erlangung von Entwürfen für ein Gymnasium in Arnstadt hat sich ein Fall abgespielt, der auch anderwärts eingetreten ist und eine grundsätzliche Betrachtung verdient. Wie wir auf S. 664 Jahrgang 1908 der „Deutschen Bauzeitung“ berichteten, ist in diesem Wettbewerb die hohe Zahl von 284 Entwürfen eingelaufen, eine Arbeitsleistung der deutschen Architektenschaft und eine freiwillige Gabe an die Stadt, zu deren materiellem Wert die Summe der seitens der Stadt Arnstadt gewährten Preise in einem nur ganz bescheidenen Verhältnis stand. Nun hat die Durchführung dieses Wettbewerbes insofern eine erfreuliche Tatsache ergeben, als nach einer Mitteilung des Magistrates von Arnstadt an uns der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf zur Ausführung bestimmt wurde — wie wir annehmen, was aus der Zuschrift nicht zu erkennen ist, durch seine Verfasser. Diese Möglichkeit war schon im Preisausschreiben in Aussicht gestellt. Weiterhin jedoch war auch das Recht — lediglich das Recht — vorbehalten, nicht preisgekrönte Entwürfe anzukaufen. Die natürliche Logik folgert jedoch hieraus, daß auch die Mittel zur Ausübung des vorbehaltenen Rechtes vorhanden sind und daß der „Wille zur Tat“ in diesem Falle nichts anderes als eine selbstverständliche Folge dieses vorbehaltenen Rechtes ist, wenn durch die Entscheidungen des Preisgerichtes der Ausübung dieses Rechtes der Boden bereitet ist. Das letztere ist auch geschehen: das Preisgericht hat 2 Entwürfe zum Ankauf empfohlen. Die Stadt Arnstadt hat den Ankauf jedoch abgelehnt mit der Begründung einmal, daß Mittel zum Ankauf nicht bereit ständen und daß der Magistrat sich „lediglich das Recht zum Ankauf vorbehalten, denselben nicht einmal in Aussicht gestellt“ habe. Man wird diesen spitzfindigen Beschluß des Gemeinderates angesichts der großen Sympathie, welche die deutsche Architektenschaft der Aufgabe der Stadt Arnstadt entgegengebracht hat, nur bedauern können. Gewiß, das starre, formale Recht steht auf der Seite der Stadt; darüber hinaus jedoch pflegt es gemeinhin im Verkehr unter Menschen etwas zu geben, was die starre Rechtsform zu mildern imstande ist, namentlich wenn die Gegenseite so viel Aufopferung gezeigt hat, wie es durch die Einsendung von 284 Entwürfen geschehen ist. Wie verschieden haben da andere, nicht größere Städte wie Arnstadt gehandelt. Es sei nur auf ein etwa gleichzeitiges Beispiel hingewiesen. Die Oberamtsstadt Blaubeuren in Württemberg hatte in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres die Entwürfe gleichfalls zum Neubau eines Schulgebäudes zum Wettbewerb gestellt. Vorbehalten war der Ankauf von 3 nicht preisgekrönten Entwürfen; die bürgerlichen Kollegen der lobesamen Stadt Blaubeuren sind jedoch in ihrer Entscheidung über diesen Vorbehalt hinausgegangen und haben nach den Vorschlägen des Preisgerichtes den Ankauf von 4 statt 3 Entwürfen beschlossen. Sie haben damit ihrer Anerkennung für die der Stadt gewidmete große Arbeit und den beteiligten Architekten ihre Sympathie zum Ausdruck gebracht. Das Fach weiß ihr diese Haltung zu danken.

Das Verhalten von Arnstadt bringt erneut die Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben in Erinnerung, die der „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ aufgestellt hat und in welchen die Preisrichter ermahnt werden, ihre Namen nur dann einem Preisausschreiben zu widmen, wenn diese Grundsätze erfüllt sind. Für den vorliegenden Fall bedeutet das, daß von einem Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe in einem Ausschreiben nur dann gesprochen werden sollte, wenn auch die Mittel zum Ankauf bereit stehen und der Wille zu letzterem tatsächlich vorhanden ist. —

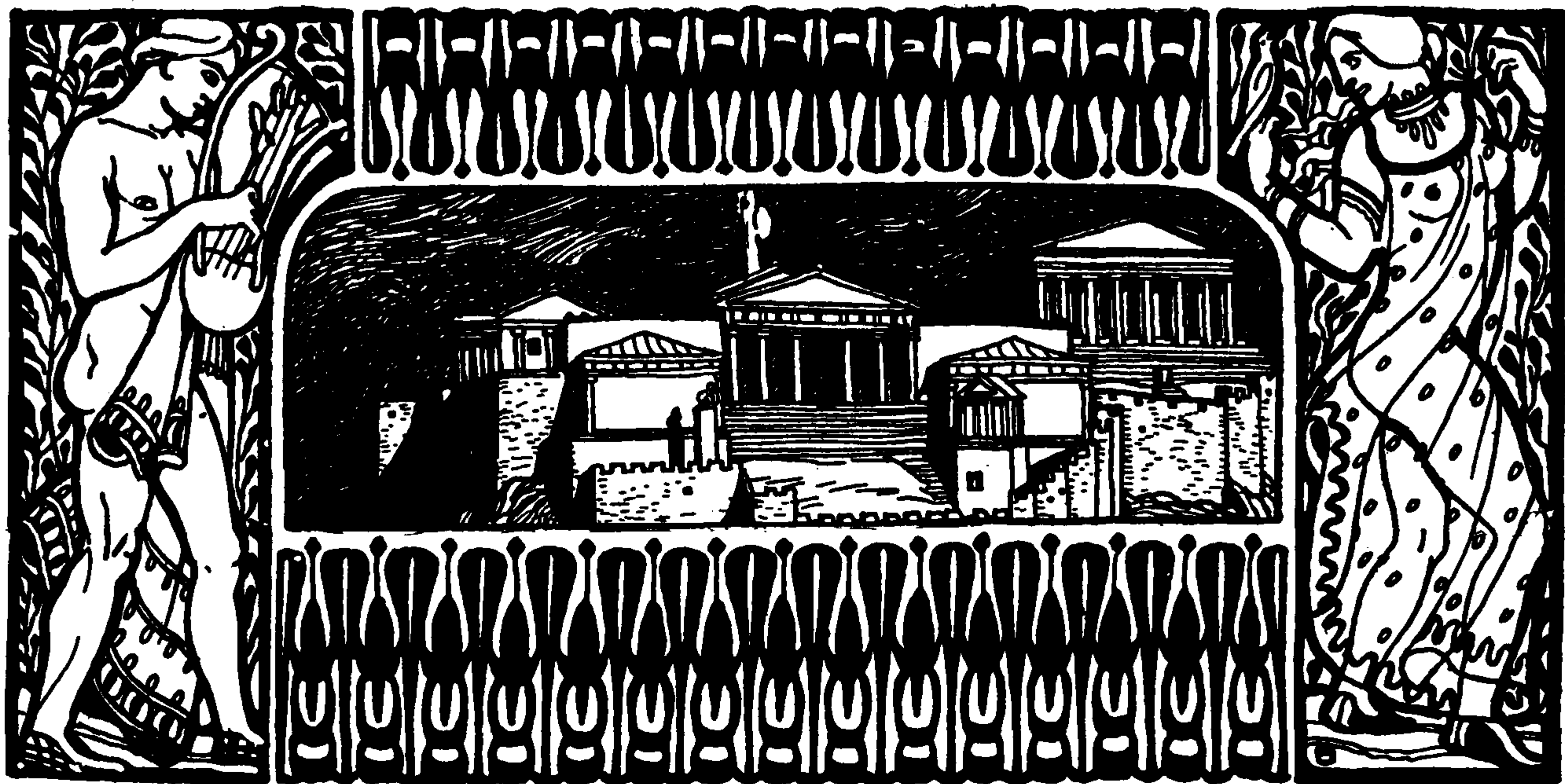
Inhalt: Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin. — Vom Panama-Kanal. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die neue katholische Kirche in Zehlendorf bei Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachf., P. M. Weber, Berlin.



IN NEUER STADTBAUPLAN FÜR ROM. * INGENIEUR:
EDMONDO SANJUST DI TEULADA IN MAILAND. *
GEPLANTE VERÄNDERUNGEN IM BEBAUTEN TEIL
VON ROM. * (DIE SCHRAFFIERTEN FLÄCHEN BE-
DEUTEN ABZUBRECHENDE BAULICHKEITEN, DIE
SCHWARZEN FLÄCHEN SIND NEUBAUTEN.) * *
DEUTSCHE BAUZEITUNG
* * * * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 29. * * * *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. N^o. 29. BERLIN, DEN 10. APRIL 1909.

Ein neuer Stadtbauplan für Rom.

Von Dr.-Ing. J. Stübben. Hierzu eine Plan-Doppelbeilage.



as wir Bebauungs-Plan nennen, heißt in Oesterreich Regulierungs-Plan, in Italien Piano regolatore. In den beiden letzteren Beziehungen kommt die Bezeichnung des Planes auf die Verbesserung des Stadt-Inneren mehr zum Ausdruck, als in der reichsdeutschen Benennung. Am besten paßt auf alte und neue Stadtteile der französische Ausdruck „Plan d'aménagement“. In allen Kulturstaaten*) hat die amtliche Festsetzung eines Bebauungs-Planes die Rechtswirkung, daß das zukünftige Straßenland der Bebauung entzogen und dem Enteignungsrecht der Gemeinde unterworfen wird. Mit demselben Recht, wie man deshalb bei uns früher einen Stadtbauplan als ein baulicheiliches Schema glaubte bezeichnen zu dürfen, nennt man ihn in Italien einen Enteignungsplan. Beide Bezeichnungen sind unsachgemäß, weil der positive technische und künstlerische Inhalt des Planes viel wichtiger ist, als die bloße Freihaltung der nicht zu bebauenden Flächen. Aber ein bedeutungsvoller Unterschied besteht in der Anwendung des italienischen und des deutschen Bebauungs-Planes. Während letzterer auf unbegrenzte Dauer, gewissermaßen für die Ewigkeit, festgestellt wird, erstreckt sich die Rechtswirkung des italienischen Piano regolatore nur auf höchstens 25 Jahre nach dem Tage des genehmigenden königlichen Erlasses. Das ist eine weise Einschränkung, denn keine noch so aufmerksam bedachte Voraussicht paßt für ein Menschenalter und mehr auf alle Bedürfnisse eines sich entwickelnden Gemeinwesens. Nun kann zwar bei uns der Plan, unter Einhaltung erschwerender Gesetzesvorschriften, jederzeit umgeändert werden. Aber es ist weder sicher, daß es gewollt, noch daß es erreicht wird. So erlebt man nicht selten, daß ein mangelhafter Bebauungsplan durchgeführt wird tutto quanto und quand même, d. h. mit allen Mängeln und trotz allen Widerspruches. Die zeitliche

Beschränkung der Plan-Geltung zwingt die italienischen Städte zu dem Verfahren, das gut verwaltete deutsche Gemeinden freiwillig beobachten, darin bestehend, daß sie von Zeit zu Zeit oder von einem örtlichen Fortschritt zum anderen ihren Stadtbauplan einer erneuten Prüfung unterziehen.

Der heute noch gültige, von Alessandro Viviani entworfene Bebauungsplan Rom's (Abbildung 1) wurde genehmigt durch königlichen Erlaß vom 8. März 1883. Die am 8. März 1908 ablaufende Rechtskraft wurde aber durch ein Sondergesetz verlängert bis zum 8. März 1910. Die Festsetzung des neuen Stadtbauplanes ist hiernach dringend. Der Entwurf wurde von der römischen Stadtverwaltung dem „Ingegnere capo del genio civile di Milano“, Edmondo Sanjust di Teulada übertragen, nachdem das militärisch-geographische Institut zu Florenz eine Relief-Aufnahme der Stadt-Umgebung im Maßstab 1:5000 gefertigt hatte. Die Arbeit Teulada's ist nebst dem Erläuterungs-Bericht im Druck erschienen**) und hat einen lebhaften Meinungsaustausch hervorgerufen; die Angelegenheit dürfte auch bei den Lesern der „Deutschen Bauzeitung“ Anteilnahme erwecken.

Der Viviani'sche Plan von 1883 bezweckte a) die notwendigen Verkehrs-Verbesserungen in der bestehenden Stadt, b) die Regelung der Bebauung in den neuen Stadtvierteln auf dem Esquilin, an der Porta Pia und in den Prati di Castello. Die schlimme Baukrise von 1889 hat zwar auf die römische Stadterweiterung einen starken Schatten geworfen, immerhin spendet trotz Hervorhebung gewisser Mängel Teulada seinem Vorgänger großes Lob. Der deutsche Kenner, der den Esquilin'schen Stadtteil und die Prati von heute kennt, wird versucht sein, das Lob beträchtlich einzuschränken. Teulada's Entwurf erstreckt sich, wie derjenige von 1883, zunächst auf Verkehrs-Verbesserungen in der inneren Stadt, sodann aber auf die Schaffung neuer Ansiedelungen rings um das bebaute Weichbild. Und zwar übertrifft die Ausdehnung der geplanten Stadterweiterung an Flächengröße das heutige Rom. Letzteres mißt etwa 1600 ha, während das Erweiterungsgelände

*) Auch in Bayern ist gegenwärtig ein Gesetz in Vorbereitung, welches u. a. den Gemeinden das Enteignungsrecht für die Anlage öffentlicher Straßen, Wege und Plätze verleihen soll.

**) Piano regolatore della città di Roma 1908. Relazione presentata al consiglio comunale di Roma dall'autore del progetto Edmondo Sanjust di Teulada. Roma, stabilimento Danesi 1908.

d. 2800 ha, die vergrößerte Stadt, altes und neues zusammen, innerhalb der gesetzlich festgelegten Umgrenzungslinie etwa 4400 ha enthält. Von den Teulada'schen, meist wohl selbstverständlichen, z. T. bestreitbaren Leitsätzen seien erwähnt: Schonung des Stadtbildes (fisionomia locale) besonders in der inneren Stadt und Erhaltung der Bauwerke von künstlerischem und geschichtlichem Wert; Bewahrung der natürlichen Geländebeschaffenheit aus wirtschaftlichen und künstlerischen Gründen; möglichste Vermeidung des Abbruches bestehender Baulichkeiten; Vermeidung stärkerer Steigungen als 1 : 25 und geringerer Straßenbreiten als 16 m; Festsetzung der Breite der Verkehrsstraßen auf 20, 24, 30, 40 und 60 m; Rücksichtnahme auf die Hauptlinien des Kanal- und des Straßenbahnnetzes; Anregung der privaten Unternehmung. Außerdem aber betont der Verfasser wiederholt, daß der Plan hauptsächlich eine Enteignungs-Unterlage sei und daßes deshalb weniger auf technische und künstlerische Einzelheiten, als auf die Festlegung der für die Hauptstraßen, die Verbindungswege, die Plätze und Gartenanlagen erforderlichen Flächen ankomme. Soweit nicht Enteignung in Frage steht, könne ja später alles Einzelne vom Gemeinderat beschlossen und ergänzt werden. Nach deutscher Auffassung ist die Meinung des Verfassers eine irrig. Zwar können manche Einzelheiten in der Anordnung und Ausschmückung der Straßen und Plätze der Zukunft überlassen werden; aber die herrschenden technischen und künstlerischen Gedanken müssen in dem festzustellenden Gesamtplan von vornherein verkörpert sein! Wir werden sehen, daß sie in dem Teulada'schen Entwurf vielfach fehlen und nicht nachträglich ohne Aenderung der Straßen- und Platzflächen eingefügt werden können.

Die innere Stadt.

Betrachten wir zunächst die innere Stadt, so läßt der Verfasser manche der früher geplanten Durchbrüche fallen, andere hält er aufrecht und fügt neue hinzu. Die Haupt-Durchbruchlinien seines Planes sind folgende (vergl. Abbildung 2, Planbeilage, deren Ziffern mit der nachfolgenden Aufzählung übereinstimmen):

1. Gerade Linie vom Obelisk des Popolo-Platzes durch Via Babuino und den Quirinal-Tunnel bis zum Obelisk auf dem Platze San Giovanni in Laterano, auf- und absteigend 3,5 km lang. Als Verkehrslinie wird diese Anlage zweifellos von großer Bedeutung sein, aber ihre völlige Geradlinigkeit ist weder notwendig noch schön, und ihre Einmündung in den Lateranplatz ist, so wie sie gezeichnet ist (s. Abbildung 3), ästhetisch unzulässig. Auch als Enteignungs-Unterlage würde der Plan hier entschieden der Aenderung bedürfen.

2. Parallel-Straße zum Corso von Piazza Santi Apostoli bis zur Hauptpost an Piazza San Silvestro. Die Notwendigkeit dieser Straßen-Anlage wird sich kaum bestreiten lassen.

3. Verlängerung des Corso über Piazza Venezia am Victor Emanuel-Denkmal vorbei, parallel dem Forum Romanum, am Kolosseum vorüber bis zur Via Labicana. Auch diese Linie hat einen großen Verkehrswert; der künstlerische Erfolg ist abhängig von der Art, wie die Straße und ihre Bebauung den Bauwerken und Ruinen des Forums angepaßt werden. Dies ist aus dem Plane nicht ersichtlich, einer Ergänzung desselben steht aber nichts im Wege. Vor zu großer Straßenbreite und zu großen Gebäudehöhen muß hier gewarnt werden.

4. Vom Victor Emanuel - Denkmal (Foro Italico) westwärts unter Erbreiterung bestehender Straßen bis Piazza Elena.

5. Durchbruch der vom neuen Justizpalast kommenden Via Zanardelli zur Piazza Navona. Um die Umfassungswand dieses schönen Platzes, des alten Circo Agonale, zu erhalten, soll der Durchbruch in Torform auf volle Gebäudehöhe überbaut werden. So viel wir wissen, ist die Absicht der Ueberbauung einem Vorschlage von Ch. Buisson zu verdanken.

6. Von Porta Pinciana mittels Tunnels unter der Villa Medici nach dem Spanischen Platz und weiter

unter Verbreiterung der Via Croce an San Carlo al corso vorbei bis Ponte Cavour. Bei diesem ästhetisch sehr gefährlichen, mit Freilegung des Mausoleums des Augustus verbundenen Durchbruch, werden übermäßige Breiten jedenfalls vorsichtig zu vermeiden sein.

7. Vom Parlamentsgebäude mitten über Piazza Borghese nach Ponte Cavour. Auf diesen Straßen-Durchbruch, der eine große Verkehrslinie nicht bilden, den Borghese-Platz aber zerstören würde, sollte besser verzichtet werden. Wird die neue Verkehrsverbindung für unentbehrlich gehalten, so mußte jedenfalls eine Lösung gesucht werden, die den Borghese-Platz schont.

8. Schräg-Straße von Duc Macelli nach Fontana di Trevi zur Entlastung der Via del Tritone. Für den Verkehr mag dieser Durchbruch gewiß zweckdienlich sein, er würde aber die Poesie des kleinen Platzes am Trevi-Brunnen zerstören.

9. Verlängerung vorstehender Verkehrslinie jenseits des Trevi-Platzes über die Via delle Muratte, Piazza di Pietra, Piazza Capranica, Piazza S. Agostino, Tor Sanguigna und Via dei Coronari nach Ponte Vittorio Emanuele. Teils aus Durchbrüchen, teils aus Straßen-Erweiterungen bestehend, ist diese den Corso mit dem vatikanischen Stadtteil verbindende neue Verkehrsader von größter Bedeutung, auch in hygienischem Sinne; die Aufgabe aber wäre, sie so durchzuführen, daß wertvolle Bauwerke nicht zerstört und schöne Straßen- und Platzbilder nach Möglichkeit geschont werden. Ein kurzer Querdurchbruch könnte zum Vorplatze des Pantheons führen, wird aber kaum nötig sein.

So, wie Teulada die neue Verkehrsader beabsichtigt, ist sie keinesfalls zulässig. Man hat deshalb ihn und andere Vertreter des Planes in Rom bereits mit dem Namen Piccoli Unni (kleine Hunnen) bezeichnet, weil sie, abgesehen von malerischen Straßenbildern, eine Reihe wertvoller Bauwerke angreifen wollen, besonders den Palazzo Ciccia Porci (von Giulio Romano), ein kleines Haus (Monumentino) des Alberto Serra di Monferrato von 1580, sowie die Palazzi Gabrielli und Lancellotti, alle an Via Coronari gelegen. Teulada möchte den Palazzo Ciccia Porci um zwei Achsen kürzen, das Monumentino an einer anderen Stelle wieder aufbauen, die Fassade des Gabrielli-Palastes zurücksetzen und auch den Lancellotti-Palast nicht unberührt lassen, alles dies, um eine geradlinige Hauptstraße zu erlangen. Er zeigt zwar durch eine Skizze (Abbildung 4), wie man die meisten Bauwerke schonen könnte, wenn man den Straßen-Durchbruch unregelmäßig gestaltet, verwirft aber seinerseits dieses „serpeggiare fra gli edifici antichi“. Nach deutschem Empfinden würde es entschieden den Vorzug verdienen.

10. Betrachten wir endlich die Piazza Colonna, um deren endgültige Gestaltung der Streit in Rom seit Jahren sich bewegt, so hat Teulada diesem Zentralplatz des vornehmen Verkehrs der italienischen Hauptstadt seine besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Die unter 9 und 8 erwähnten Straßen-Durchbrüche sind mit Absicht so gelegt, daß der durchgehende Verkehr nach Möglichkeit vom Colonna-Platz abgelenkt wird. So richtig und wichtig dieser Gedanke ist, so wird er doch mit größerer Schonung des Bestehenden durchgeführt werden müssen. Für den Colonna-Platz selbst schlägt der Verfasser die in Abbildung 5 dargestellte Umbauung vor. Im Rücken des vornehmen Hauptplatzes soll ein Verkehrsplatz für die Aufstellung, die An- und Abfahrt von Wagen, Automobilen und Straßenbahnen geschaffen, zwischen beiden Plätzen aber ein umfangreiches, monumentales Zentralgebäude mit zwei bedeckten Durchgängen nach Art der bekannten Mailänder Galerie sowie mit Portici, d. h. Wandelhallen, an drei Seiten errichtet werden. Hier soll sich in glänzender ausgestatteten Cafés, Restaurants und Versammlungssälen die vornehme und leichtlebige Gesellschaft der Einheimischen und Fremden treffen; in Ateliers und Kaufläden sollen die Schätze der Welt ihre Anziehungskraft ausüben, während, vor Regen und Sonne geschützt, die Menge sich in den Galerien und Portici ergeht. Der Vorschlag Teulada's ist unseres Erachtens

Prati di Castello, 160 ha; 2. Stadtviertel San Pietro an der Station gleichen Namens der Bahnlinie nach Viterbo, vor Porta Cavalleggeri, 22 ha; 3. Stadtviertel San Pancrazio auf der Höhe südwestlich vom Gianicolo, 47 ha; 4. Industrieviertel vor Porta San Paolo, 52 ha; 5. Stadtviertel San Giovanni südöstlich vom Lateran, 209 ha; 6. Stadtteil Nomentano vor Porta Pia östlich von der Via Nomentana, 103 ha; 7. Stadtteil Salario vor dem Tore gleichen Namens, 62 ha; 8. Stadtviertel Pinciano vor der Porta Pinciana, 20 ha; 9. Stadtteil Flaminio

Abbildung 7. Bebauungsplan für das neue
Stadtviertel Piazza d'Armi.

rd. 350 auf das ha. Da aber die antike Ruinenstadt und andere unbebaute Flächen in Abzug zu bringen sind, so ist die mittlere Wohndichtigkeit erheblich stärker, und die Dichtkeitsziffer der eng bewohnten Stadtteile wird sicher nicht weniger als 800 betragen. Teulada ermittelt, indem er auf Grund der bisherigen Erfahrungen die fünfjährige Vermehrungs-Ziffer auf 14,365 % ansetzt, die Bevölkerung des Jahres 1933 auf rund 1076000, den 25jährigen Zuwachs also auf 516000. Für 811 ha Baugelände ergä-



60 zu 60m Fläche des rückwärtigen Platzes und 30 m Breite des Corsos völlig ausreichend Rechnung tragen?

soll sich rings um die heutige Stadt (Abb. 1) über eine unregelmäßige Zone erstrecken, sodaß das Ganze annähernd die Form einer Kreisfläche von 7—8 km Durchmesser annimmt. Teulada teilt seine Planung in 9 Haupt-Abschnitte, nämlich: 1. die bisherige Piazza d'Armi auf dem linken Tiber-Ufer nördlich von den

be sich also die unzulässige mittlere Wohndichtigkeit von 636 Personen auf 1 ha. Allein ein Teil des Zuwachses wird zweifellos im bisherigen Stadtbezirk unterkommen und dann stehen ja von dem rd. 2800 ha enthaltenen Erweiterungsgebiete nach Abzug der 811 ha großen Teulada'schen Neubezirke noch fast 2000 ha zu Gebote, die vorläufig für geschlossene oder sonstige städtische Bebauung nicht ausgewiesen sind. Teulada glaubt deshalb, seine neuen Viertel für eine durchschnittliche Wohndichtigkeit von 400 Köpfen auf 1 ha bestimmen zu können,

Treten wir den einzelnen Bezirken näher und betrachten vorab die Piazza d'Armi. Unsere Abb. 7 (S. 191) stellt von zwei Vorschlägen des Verfassers denjenigen vor, der u. E. vergleichsweise den Vorzug verdienen dürfte: er zeigt dem Tiber-Ufer entlang öffentliche Gebäude in Gärten, in der Mitte eine große Kranken-Anstalt, ferner gemäß der beigefügten Erläuterung in der flüßwärts gelegenen Geländehälfte Baugründe für bürgerliche Mietwohnungen und freistehende Privatwohnungen (die Blöcke bei dem „Museo“), bergwärts dagegen Baugründe für Arbeiterwohnungen; Straßen von 20 bis 40 m Breite, Blöcke von 60 bis 110 m Tiefe, vielfach auch von spitzwinkliger und in der Mehrzahl von wirtschaftlich ungünstiger Form. Die Wahl der Mitte des Geländes für eine ausgedehnte Kranken-Anstalt ist wohl nur dadurch zu erklären, daß dieser Teil sich im Eigentum der Stadt befindet; daß an sich die Lage der Anstalt am bergigen Rande des Stadtviertels vorzuziehen ist, bedarf kaum der Erwähnung. Das Straßennetz zeigt das französische Diagonalsystem, aber fast ohne künstlerische Motive und ohne einen einzigen ruhigen Architekturschatz. Man darf wohl sagen, daß der Entwurf Vieles will, ohne künstlerisch Nennenswertes zu erreichen.



Abbildung 12. Bebauungsplan des Landhausviertels Parco dei Parioli.



Abbildung 1. Stadtplan vom Jahre 1883.

Etwas besser ist das neue St. Peters-Viertel (Abbildung 8), noch weniger befriedigend das Pancrazio-Viertel am Gianicolo (Abbildung 9). Für dieses schön gelegene, durch herrliche Aussichten auf Tal und Gebirge ausgezeichnete Gelände schlägt der Verfasser eine Bebauung vor, deren Höhe von der Mitte nach den Rändern abnimmt, damit so alle Gebäude von der Schönheit der Lage Vorteil haben. Das verbessert aber nicht den Straßenplan, dessen steife, auf Treppen angewiesene Linienführung und wenig zweckmäßige Blockteilung eine schöne, der natürlichen Geländebildung sich anpassende Bebauung hindert. Einen außerordentlich stark zerschnittenen Bebauungsplan weist das San Giovanni- oder Appia-Viertel auf. Die Erweiterung der Via Appia auf 40 m mag zweckmäßig sein; im übrigen herrscht hier eine wahre Kirmes von übermäßig breiten Straßen und mißgestalteten Blöcken (Abbild. 10). Uebersaus einförmig dagegen ist der Entwurf für den neuen Stadtteil an der Via Salaria (Abbildung 11). Kurz, fast alle vom Verfasser behandelten neuen Wohnviertel bereiten dem prüfenden Auge eine größere oder geringere Enttäuschung.

Neben den schönheitlichen Mängeln scheint uns auch eine

ausreichende Abstufung der Gebäudehöhen und Straßenbreiten zu fehlen. Warum auch die kleinste Wohn-Straße, ohne durchgehenden Verkehr, durchaus eine benstraßen sollten, zur Vermeidung von Treppen, im Hügellande auch steiler angelegt werden dürfen als 1 : 25. Wohltuende Ausnahmen in dem wenig erfreulichen

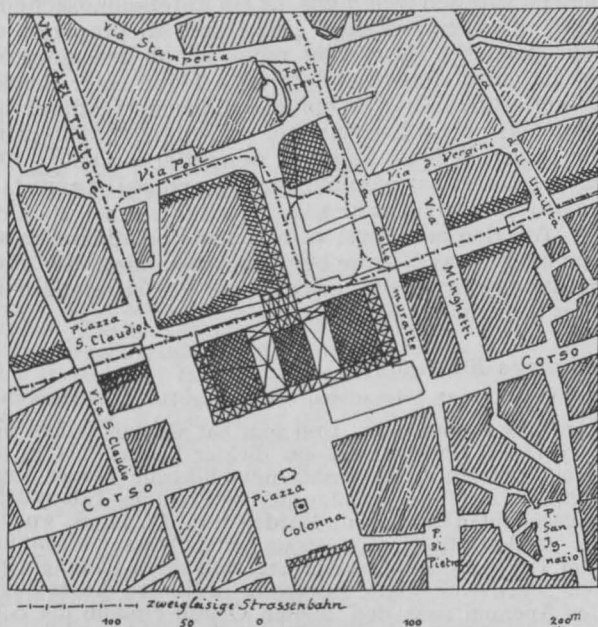


Abbildung 5. Ausbau des Colonna-Platzes nach Sanjust di Teulada.

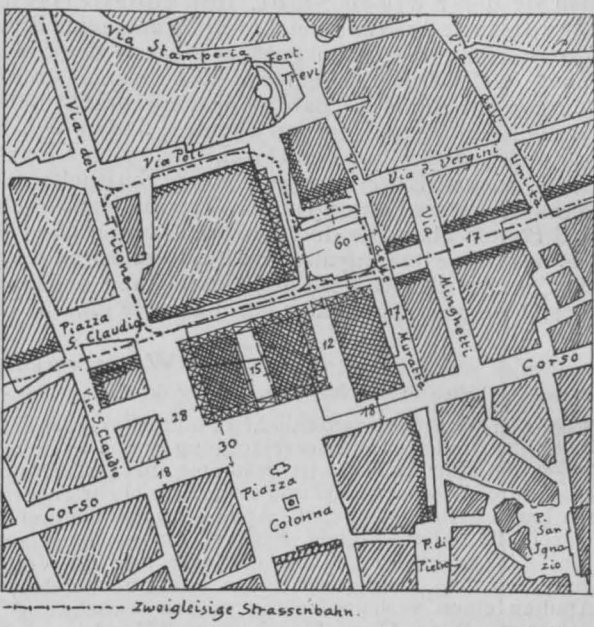


Abb. 6. Ausbau der Piazza Colonna nach dem Vorschlag des Verfassers.



Abbdg. 4. Straßendurchbruch von 20m Breite in Richtung der Via dei Coronari.

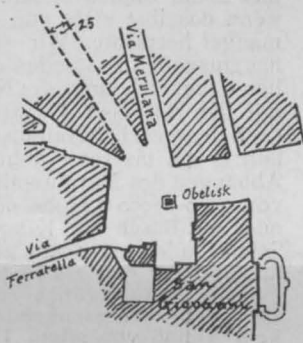


Abbildung 3. Mündung eines geplanten Straßendurchbruches in die Piazza San Giovanni in Laterano.



Abbildung 8. Bebauung des Viertels von San Pietro.

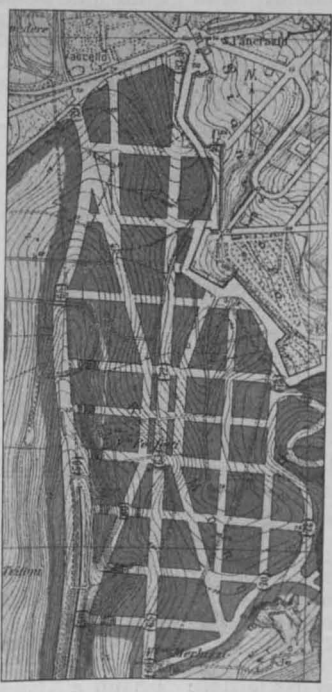


Abbildung 9. Bebauung des Viertels von San Panerazio.



Abbildung 11. Bebauungsplan des neuen Stadtviertels Salara.

Mindestbreite von 16m haben soll, ist schwer zu begründen. Für Verkehrsstraßen geringerer Bedeutung bedarf es nicht überall einer Mindestbreite von 20 m, namentlich dann nicht, wenn Vorgärten angeordnet werden. Ne-Gesamtplan bilden einige Landhaus- oder Garten-Bezirke, so besonders das mit dem Namen Parco dei Parioli bezeichnete Hügellande im Norden des Monte Pincio und der Villa Umberto I (Abbildung 12).

Die umfangreiche Arbeit Teulada's hat gewiß manche praktische Vorzüge von bedeutender Tragweite. Aber ihr künstlerischer Inhalt ist so gering, daß sie der Ewigen Stadt, der künstlerischen Hauptstadt der Welt, nicht würdigerscheint. Raumgestaltungen, die jenen großen Werken des Städtebaues, welche die italienische Renaissance und besonders der römische Barock hervorgebracht haben, an die Seite gestellt werden könnten, finden sich fast gar nicht, weder bei den Durchbrüchen der inneren Stadt, noch im Erweiterungsgelände. Ein Blick auf Anlagen wie Peters-Platz, Spanische Treppe, Kapitol-Platz und Popolo-Platz, die doch ebenfalls zum großen Teil aus der Umgestaltung alter Stadtteile hervorgegangen sind, müßte den Römern den Unterschied gegenüber ihren heutigen Plänen klar vor die Seele führen. Und

nachträglich lassen sich solche künstlerischen Gedanken nicht in ein gegebenes Planschema einfügen, ohne dieses von Grund auf zu ändern. Ein guter Stadtbauplan ist wirklich weit mehr als ein Enteignungsschema oder, wie Teulada sagt, „un elenco di proprietà da espropriarsi“. Es scheint nicht, als ob der moderne Städtebau in Italien sich auf die Höhe einer Kunstübung erhoben hat. Wenn die römische Stadtverwaltung dies erkennt, so wird sie sich vielleicht entschließen, einen Weg zu betreten, der anderswo zum guten Ziele geführt hat, nämlich den Weg eines internationalen Wettbewerbes.

Auf daß man einst vom neuen Rom dasselbe sagen möge, was Goethe beim Durchwandern der alten Stadt schwärmerisch ausrief: „In deinen Mauern ist alles beseelt, ewige Roma!“ —

Die Wasserversorgungs-Anlage für Apulien.

Vortrag, gehalten in der Hauptversammlung des Arch.- u. Ing.-Vereins zu Cassel am 23. Februar 1909 von Dr.-Ing. Dr. phil. Brandau.*)

Unter den großen neuzeitlichen Unternehmungen nimmt die Apulische Wasserversorgung einen hervorragenden Platz ein. Sie ist bestimmt, die große Notlage eines durch Wassermangel und ewige Krankheiten bedrängten Landesteiles zu beheben. Apulien umfaßt die drei Provinzen Süd-Italiens Foggia, Bari und Lecce. Sie gehörten zum Königreich Neapel, bis im Jahre 1860 die Vereinigung mit dem Königreich Italien erfolgte. Seitdem hat Apulien einen verhältnismäßig großen Aufschwung genommen. Wein, Olive, Haselnuß und Mandel gedeihen auf dem Boden wie kaum sonst wo, und würden den Ackerbau höher lohnen lassen, als jede andere Beschäftigung, wenn daselbst nicht von jeher ein empfindlicher Wassermangel herrschte. Wir werfen zur Erklärung dieses verhängnisvollen Zustandes einen Blick auf die Karte. Apulien dehnt sich längs der Nordostküste Italiens, beginnend mit der Halbinsel Gargano, bis an die äußerste Spitze der Salentinischen Halbinsel aus. Seine südwestliche Grenze fällt in ein bis 500 m hohes Hügelland, gebildet aus den Abhängen des Meridionalen Apennin, der in Berggruppen von 1500—2000 m Höhe gipfelt und mit prächtigem Walde oder mit Busch und Kräutern bestanden ist. Regen und Schnee fallen auf diesen gewaltigen Bergmassen sehr häufig, und auf den ersten Blick sollte man auf besonders günstige Bewässerungs-Verhältnisse für das sich langsam zur Küste niedersenkende Land schließen. Dennoch ist kein Abfluß von allem Tau, von allem Regen und von allem Schnee des Apennin für Apulien bestimmt. Alle Niederschläge versinken in dem Kreidekalk-Massiv des Apennin, das durch Verwerfungen, Spalten und Dolinen

durchaus zerrissen ist. Und nun hat sich an seinen beiderseitigen Hängen, wie ein dichter Mantel, bis in beträchtliche Höhe das wasserundurchlässige Tertiär angelegt, das aber auf der Südseite von Erosions-Tälern tiefer angeschnitten ist, als von Norden her. Da ist es, wo sich die im Apennin-Massiv gesammelten Wasser lösen und zum Tyrrhenischen Meer naturgemäß ihren Lauf nehmen. Wir sehen vom Monte Paflagone im Norden dieses Zuges des Apennin zwar den breiten Ofanto-Fluß in die Apulischen Lande gerichtet und sich noch in das Adriatische Meer ergießen; doch sein Bett führt selten Wasser. Weiter südöstlich entspringende spärliche Wasserläufe fängt der längs der Apennin-Kette seinen Lauf nehmende Fluß Brandano ab und führt die Wasser zum Jonischen Meer. Sind so alle Bedingungen erfüllt, Apulien jeden offenen Wasserlauf fernzuhalten, so läßt außerdem auch der wasserdichte Boden des Landes keine Quellen empordringen. Ueber dem anbaufähigen, trockenen und heißen Lande bleiben Tau, Regen und Gewitterbildung aus. Die ungünstigen Boden-Verhältnisse und Oberflächen-Gestaltungen haben es also mit sich gebracht, daß Apulien keine konstanten Wasserläufe, keine Quellen und keine Niederschläge hat. Seinen Fluren fehlt in den Sommer-Monaten das Fruchtbarspendende Element gänzlich. Trinkwasser findet sich nirgends, und die Gesundheits-Verhältnisse sind davon schwer betroffen. Malaria und Typhus hausen in schreckenerregender Weise. Nur die Behebung des Wassermangels kann hier bessere Verhältnisse schaffen.

Bari, die größte Stadt des Landes mit 80000 Einwohnern, sammelt das Trinkwasser in Regenwasser-Zisternen. Es ist nicht allein karg, sondern auch trübe und übelriechend; die gewöhnliche Bevölkerung kennt kein anderes Wasser. Für den Wohlhabenderen wird mit der Bahn

*) Hr. Dr. Brandau war von 1905—1907 der Baudirektor der „Gesellschaft für die Apulische Wasserversorgungs-Anlage“.

Der Widerschein Rom's bei den Schriftstellern von Montaigne bis Goethe, von Chateaubriand bis Anatole France.

Von Albert Hofmann in Berlin.

In der Einleitung zu seinem Buche: „Italien, Ansichten und Streiflichter“ versucht Victor Hehn, den der Buchhändler Salomon Hirzel in Leipzig als „einen unserer Klassiker“ bezeichnete, das Erscheinen dieser Bekenntnisse eines fein empfindenden, weltmännischen Geistes damit zu entschuldigen, das Buch bedeute nichts als ein Zeugnis mehr, „daß es immer noch Einzelne unter uns gibt, die dem idealen Gedanken, der unsere klassische Dichtung und Philosophie geschaffen hat, nicht völlig entsagen mögen; die sich bestreben, wie Winckelmann und Goethe, wie Schelling und Hegel anzuschauen, zu empfinden und zu denken; die gegen Platteiten, wie induktiv und deduktiv und gegen Streitfragen wie die, ob die Welt, die ja alles in sich faßt, ein Uebel sei oder nicht, nur Verachtung hegen; die, was sie auch im einzelnen als ihr Fach betreiben, seien es Kegelschnitte oder Werk- und Buchführung oder der Beruf des Zivil-Ingenieurs oder das Geschäft des Apothekers oder etwas anderes, doch das Bedürfnis fühlen, ein Ganzes zu werden und wahre Menschlichkeit in sich zu entwickeln; die endlich, um das letztere zu erreichen, aus der Dürre der Technik und Mechanik, des gemeinen Verstandes und groben Nutzens gern zu Kunst und Altertum, zu der Naturgestalt und uralten Kultur des Südens wie zu einer reinen Bildungs- und Lebensquelle flüchten“. Wie viele Geister vor Hehn haben versucht, aus der geschäftlichen Trivialität des nordischen Alltages, die verbreiteter ist, als man sich zugestehen will und welche nur einige eine Ausnahme bildende sonnige

Naturen nicht in dem Maße empfinden, wie sie vorhanden ist, in Kunst und Natur des Südens „wahre Menschlichkeit“ zu finden? Und wie viele Geister werden nach Hehn noch diesen Versuch unternehmen?

Es ist, wie Dehio seine „Lebensnachrichten über Victor Hehn“ einleitet, „wenn wir auf die Geschichte des deutschen Geistes in den letzten hundert Jahren zurückblicken, kein Zufall, sondern in einem merkwürdigen Gesetze der Polarität begründet, daß diejenigen Künstler und Schriftsteller, die den sympathischen Zug nach südlichem, romanischem, antikem Wesen am tiefsten empfunden und darin die Ergänzung ihrer eigenen, unvollständigen Naturanlage gesucht haben, wo nicht alle, so doch zu einem großen Teile, Söhne des Nordens waren, so: Carstens, Schinkel, Genelli, Thorwaldsen (den wir doch ohne Bedenken geistig Deutschland zurechnen dürfen), Winckelmann, Niebuhr, W. v. Humboldt“. Dieses eigentümliche polare Verhältnis, das seine Begründung findet in den auf die mit dem Charakter des Gegensatzes zur eigenen Natur umkleideten fremden Verhältnisse gerichteten psychischen Regungen des menschlichen Geistes, kommt auch in den Urteilen über Rom zum Ausdruck, die Gaspard Valette in einem bemerkenswerten Buche: „Reflets de Rome“ (Rome vue par les écrivains de Montaigne à Goethe, de Chateaubriand à Anatole France)* zusammengefaßt hat und die in dem Augenblick, in welchem Rom als königliche Hauptstadt des heutigen Italien zum wiederholten Male vor tiefgreifende Umgestaltungen gestellt ist, erhöhtes Interesse finden werden.

Es ist eine artige Verbeugung gegen den deutschen Geist, daß die Einleitung zu dem Buche mit dem Ausspruch

*) Paris, Plon-Nourrit et Cie. 1909.

Trinkwasserherangeführt, das für das Liter mit 2–5 Centesimi (d. h. auf das Kubikmeter gerechnet 20–50 Lire!) verkauft wird. Reiche bedienen sich des in Flaschen für 0,20 bis 0,50 L. verkäuflichen Mineralwassers. Der Typhus, ein unheimlicher Begleiter solcher Wassernot, ist unausrottbar.

Die erlangte Erkenntnis, daß durch eine Wasserversorgung dem Elend dieses Landes abzuhelpen sei, wird bald in weit höherem Grade segensreiche Folgen bringen. Nach dem Erlaß eines Gesetzes vom Jahre 1898, das eine Wasserversorgung Apuliens auf Kosten des Staates beschloß, wurden schon im Jahre 1902 die generellen Pläne, Studien und Kostenanschläge vollendet. Das Parlament genehmigte die Ausführung derselben und stellte die erforderlichen Mittel dafür bereit.

Durch gründliche Untersuchungen war in erster Linie festgestellt, daß die Wasserversorgung Apuliens nur in einer großen einheitlichen Zuleitung des Wassers aus großer Ferne und durch Zweigleitungen von dieser ab erfolgen könne. Zweitens ergab sich, daß die Quellen des Flusses Sele, die auf der Südseite des Monte Paflagone entspringen, sich in jeglicher Hinsicht am geeignetsten darbieten für die Ableitung nach Apulien. Der Sele entspringt aus 80 Spalten des Kalkmassives, als stets kühles und klares Wasser, im Städtchen Caposele. Aus einem kleinen Sammelbecken stürzen sich die klaren Fluten über 30 m hohe Kaskaden, bilden nach Aufnahme vieler wasserreicher Quellen und Nebenflüsse den Fluß Sele, der nahe dem klassischen Boden von Paestum ins Tyrrhenische Meer sich ergießt. Die Sele-Quellen besitzen eine nahezu konstante Ergiebigkeit von 6 cbm/Sek. bei 9° C. Auch der chemische und der bakteriologische Zustand des Wassers sind befriedigend. Erwerbungen der Quelle und Abfindung der Wasserrechte erforderten den verhältnismäßig geringen Aufwand von 700 000 L. Endlich ist die Höhenlage der Quellen auf 420 m ü. M. und die Nähe eines Apennin-Passes von nur 700 m ü. M. für die vorliegenden Zwecke in besonderem Maße günstig. Eine wenig geringere Höhenlage hätte ungeheure Kostenaufwendungen und technische Schwierigkeiten mit sich gebracht. Trotz dieser also günstig befundenen Umstände ist die Ausführung des Planes immer noch eine besonders schwierige Aufgabe.

Von einigen geologischen Autoritäten ist die ganze Gegend, in welcher die Anlage auszuführen ist, teils wegen der Bodenbeschaffenheit, teils wegen der Häufigkeit von Erdbeben als unsicher bezeichnet worden. Nach ihrer Ansicht sollte man kaum daran denken können, das Werk zu vollenden; wenn aber vollendet, stehe ihm nach kurzer Zeit unbedingt der Ruin bevor. Aus dieser Bemerkung geht der ernste Charakter der Lösung der Aufgabe hervor. Dieses jedoch nur nebenbei.

Zunächst sind es die orographischen Verhältnisse der nördlichen Apennin-Hänge, die der Durchführung eines Wasser-Kanales in der erforderlichen Höhenlage eine eigenartige Aufgabe stellen. In dem stark gefurchten Berglande gibt es doch erst in größerer Entfernung von der

Wasserfassung in Caposele einige wenige tief gelegene Täler, die eine Führung des Kanales nahe der Erdoberfläche ermöglichen. Diese bilden steile Schluchten in den wenig standhaften Mergeln und Tonen der Tertiärdecke. Auf 50–60 km hat sich der Kanal seinen Weg zu suchen, indem er dem rutschenden Gelände ausweicht, sich möglichst als Tunnel im Inneren der Berge hält, und nur hier und da mal ans Tageslicht kommt, um geeignete Stellen als Bauplätze oder als Zugänge zum Kanal für die Unterhaltung in späteren Zeiten aufzufinden. Zudem bleiben in diesem Lande, mehr als anderswo, noch die Gefahren ausgedehnter Rutschungen durch häufige Erdbeben drohend.

Höhenlage, Modellierung des Berglandes und seine Gesteinsbeschaffenheit zwingen dazu, den Kanal in seiner ersten Abteilung (von 55 km Länge) auf 49 km Länge als Tunnel im Berges-Inneren unterzubringen. Nur die vorgenannten Rücksichten veranlassen gelegentliches Auftauchen in Talschluchten; deshalb wechselten hier ständig Tunnel, Brücken und Viadukte ab. Die längsten Tunnel haben 18,8 und 6 bzw. 5 km.

Auf den folgenden Baustrecken sind die Schwierigkeiten weit weniger bemerkenswert. Hier und da durchquert der Kanal zur Vermeidung großer Schleifen breite Täler, deren bewegliche Bodenbeschaffenheit dem Brückenbau ungünstig ist. Anderwärts ist die Anlage bedeutender Syphons erforderlich (in einem Falle ein solcher von 5220 m Länge).

Von der Quellenfassung bei Caposele erstreckt sich der eigentliche Hauptkanal in westöstlicher Richtung bis Fasano (unweit Brindisi auf 236,5 km). Zu größeren Bevölkerungszentren führen große Zweigleitungen und von diesen wieder Nebenzweige in weniger dicht bewohnte Gegenden in einer Gesamtlänge von vorerst 1668,3 km. Das Projekt sieht die Verlegung sämtlicher Leitungen in den Gemeinden und in die Wohnungen vor; ebenso die Aufstellung von öffentlichen Brunnen, Hydranten, Tränkeplätzen usw. Für die Bestimmung des Bedarfes an Wasser der im Jahre 1921 auf 2 275 000 Einwohner angewachsenen Bevölkerung hatte man je nach der Größe der Gemeinden einen Verbrauch zwischen 90 und 50 l für den Tag und Kopf der Bevölkerung zugrunde gelegt, wobei der mittlere Verbrauch der Bevölkerung von Neapel, der sich im Jahre 1902 auf 79 l gestellt hatte, als ungefähre Vergleichsbasis gedient hatte. Wenn nun für einen solchen Bedarf eine Sekundenleistung des Kanales von 1700 l reichlich genügt haben würde, so wurde doch in der sicheren Voraussicht des für industrielle und Landwirtschaftszwecke größeren Verbrauches beschlossen, daß der Kanal den gesamten Quellenertrag von etwa 6000 l/Sek. nach Apulien führen sollte.

Als zulässige Wassergeschwindigkeit im Kanal wurde 1 m/Sek. angenommen, dementsprechend ein Gefälle von 0,25 m auf 1 km. Unter Benutzung der Formel von Bazin ergab sich das erforderliche Lichtprofil des Kanales von 6,66 qm. Nach jeder Verzweigung verengt sich das Kanal-

Goethe's anhebt, wer Italien und besonders Rom gesehen habe, könne niemals ganz unglücklich werden. Und es folgt diesem ersten Ausspruch des Olympiers von Weimar ein zweiter, der 16 Jahre später getan wurde und in welchem Goethe klagt, er habe keinen ganz glücklichen Tag mehr erlebt, seitdem er den Ponte Molle überschritten habe, um heimzukehren. Rom vereinigt in sich die Dreierheit der Geschichte, der Schönheit und der Größe, es ist die Stadt der Seelen, sagte Louis Veuillot. Seine Reize wirken nicht wie unmittelbare, plötzliche Eindrücke, sie treffen den Besucher nicht wie ein Blitzstrahl, sondern sie senken sich langsam aber stetig und sicher in die Seele. Vallette hat Vorgänger gefunden auf dem Wege, den er mit seiner Sammlung von Urteilen gefunden hat. J. J. Ampère hat die „Portraits de Rome à différents âges“ herausgegeben und darin gesagt, Rom sei nicht eine Stadt wie die anderen, es besitze einen schwer zu erklärenden Reiz, der nur ihm eigentümlich sei. Die, welche diesen Reiz empfinden, verstehen sich leicht; für die anderen ist er ein Rätsel. Damit ist der Schlüssel für die oft stark widersprechenden Urteile des Buches gegeben.

Gleich das erste Beispiel ist charakteristisch für diesen Widerspruch. 1580 besuchte Michel de Montaigne, nach Sainte-Beuve der klügste Franzose, den die Welt jemals besessen, Rom. Indessen, das Rom der Renaissance läßt ihn völlig gleichgültig. Sechzig Jahre nach dem herrlichsten Aufblühen der Kunst seit dem perikleischen Zeitalter nach Rom gekommen, bemerkt Montaigne nichts davon. Er sieht weder die Bauten Nikolaus V., Sixtus IV., Julius II. und Leo X., noch die Werke der toskanischen und umbrischen Maler von Botticelli bis Signorelli, von Perugino bis Ghirlandajo. Für ihn sind weder die Stützen Raphaels, noch die Sixtinische Kapelle Michelangelo's,

dessen Moses in San Pietro in Vincoli, noch jenes Psyche und Galathea in der Farnesina vorhanden. Er bemerkt weder die Bauten des San Gallo, des Bramante, noch überhaupt den St. Peters-Dom des Michelangelo, Maderna und Bernini. Vallette klagt: „Bilderei, Malerei, Architektur, Montaigne übersieht alles, was das Rom der großen Päpste an Schönheit auf seinem Boden vor der Regierungszeit Sixtus V. (1585–1590) angesammelt hatte“. Das einzige, was für ihn Interesse hat, ist Rom als das Grab der antiken Kultur. Man darf ihn deshalb nicht schelten; er hatte ein tiefes Gefühl für die vergangene Größe Roms und für seine schließliche Zerstörung durch den feindlichen menschlichen Geist. Er bekennt: „l'état de cette vieille Rome libre, juste et florissante, m'intéresse et me passionne“. Und er hat auch Sinn für Rom als Weltstadt: der Spanier wie der Franzose könnten sich hier zu Hause fühlen.

Wenn darauf die Schriftsteller der Regierungszeit Ludwigs XIV. Rom vernachlässigt haben, so haben es dafür um so mehr zwei Maler des XVII. Jahrhunderts in ihren Werken geschildert: der Normanne Nicolas Poussin, und der Lothringer Claude Lorrain, genannt Claude Lorrain, welche die römische Landschaft für die Kunst entdeckt und sie zum Range der klassischen Landschaft emporgehoben haben. „Wenn Poussin wie kein anderer den Bau und die Linie der römischen Landschaft festgehalten hat, so hat Claude Lorrain in ihr mehr den feinen und stillen Reiz empfunden.“ Für Claude Lorrain, der die Fontana d'Acqua Acetosa, den Tempel der Venus, die Gärten der Villa Madama malte, wird ein Wort von Jacob Burckhardt aus dem „Cicerone“ angeführt, kein Maler außer ihm habe so in der Seele die Erinnerung an Rom und das Heimweh nach der Stadt geweckt.

Montesquieu beantwortete die Frage, was er in Rom

profil entsprechend der noch zu fördernden Wassermenge und geht schließlich in kreisrunde Rohrleitungen über. Viele der Zweige enden an den Orten des Adriatischen und des Jonischen Meeres, längs seiner ganzen Küsten-Erstreckung von 600 km.

Nach den verschiedenen Verwendungszwecken und Verbrauchsmengen sollen von den Abnehmern folgende Preise*) erhoben werden: für

1 cbm Wasser zu öffentlichen Gemeindezweck.	0,12—0,15 L.
" " " " privaten Zwecken	0,30 "
" " " " Industrie- u. Eisenbahnzweck.	0,08—0,20 "
" " " " landwirtschaftlich. Zwecken	0,12—0,20 "

Den aus 420 m Meereshöhe herkommenden Wassern bleibt, nach Abgang der Gefällverluste durch Widerstände im Kanal, ein bedeutendes Gefälle für Kraftzwecke, das zunächst zur Hebung des Wassers in ansteigenden Leitungen, zu hochgelegenen Gemeinden, mittels Turbinen und Pumpen bestimmt ist. Darüber hinaus werden 8000 PS. für industrielle Zwecke verwendbar.

Dieser Plan der Wasserversorgung für Apulien, als eine einzige einheitliche Kanalanlage, darf man als die richtige und einzig mögliche Lösung bezeichnen. Dennoch haben sich dagegen heftige Angriffe gerichtet, auch wurde der Versuch gemacht, seine Verwirklichung zu hintertreiben. Es muß zugestanden werden, daß ernste, nicht ohne weiteres zu übergehende, Gründe den Angreifern gedient haben.

Es wird behauptet, daß die Möglichkeit bestehe, in Apulien an sehr vielen Orten genügende Wassermengen durch Pumpwerke aus vorhandenem Grundwasser zu heben; auf diese Art seien viele getrennte Wasserversorgungen einfach und billig ausführbar, vor allem aber betriebssichere Anlagen. Die Vorstudien zum staatlichen Projekt, die auf die ersten größeren Versuche mit solchen Pumpwerken für Bari und Lecce hinweisen konnten, als in jeglicher Hinsicht mißglückt, haben diese Behauptungen als Illusionen hingestellt. Wo auch immer unterirdische Wasser gefunden waren, zeigten sie sich salzig und als Trinkwasser ungeeignet. Durch die Studien ist ferner sicher erwiesen, daß von allen verfügbaren Apennin-Quellen nur die Sele-Quellen für die vorliegenden Zwecke in Betracht kommen können. Darauf erwidern die Gegner des Planes, daß selbst, wenn man das alles als richtig zugestehen wolle, das Projekt völlig verfehlt sei und ein nationales Unglück bedeute. Die Erdbebengefahren müßten den Bestand des Kanals als unmöglich erscheinen lassen und die aufgewendeten Baukosten seien verloren. In der Tat sind in alten und jungen Tagen häufig große Erdbeben über diese Gegenden hergegangen, Dörfern und Städten den Untergang bereitend.

*) Anmerkung der Redaktion. Hr. Landes-Oberingenieur Oslender in Düsseldorf gibt in einem im Arch.- u. Ing.-Verein für Niederrhein und Westfalen im Frühjahr d. J. in Cöln gehaltenen Vortrage über den gleichen Gegenstand ziemlich abweichende Zahlen an.

finde, mit dem Ausruf: „C'est une ville éternelle!“ Ein ungeheurer Schatz einziger Dinge sei in Rom angesammelt. Charles de Brosses erklärt Rom außer allem Vergleich mit anderen Städten. Doch hat St Peter keinen Eindruck auf ihn gemacht. Nichts habe ihn gegenüber dem Schönsten, was es auf der Welt gebe, so sehr überrascht, als über den St. Peter keine Überraschung zu empfinden. Das Werk erscheine weder groß noch klein, weder hoch noch nieder, weder breit noch eng. Man komme zur Empfindung seiner ungeheuren Größe nur durch Wechselbeziehung. Wenn dieses Gebäude beim ersten Besuch keinerlei Eindruck auf den Geist mache, so komme das daher, weil es eine wunderbare Einheit habe. Die Campagna machte auch wenig Eindruck auf ihn, etwas mehr die Anmut der römischen Villen. Zu letzteren bemerkt de Brosses nur, daß die Italiener sie zu sehr, die Franzosen zu wenig schätzen. Dagegen hat er keinen Sinn für die malerischen Ufer des Tiber, er vermißt schmerzlich die Kais. „Die Stadt besitzt keine Kais entlang des Tiber; urteilen Sie, welcher Fehler in einer Stadt, die so geschmückt ist, wie diese. Die Kais sind das Nötigste und die größte Verschönerung, die man dieser Stadt geben kann.“ De Brosses würde wahrscheinlich befriedigt gewesen sein über die Ufermauern des Tiber, die nach 1870 durch den schweizerischen Ingenieur Conradin Zschokke angelegt wurden. Dagegen hat er begeisterte Worte für die zahlreichen und schönen Springbrunnen Roms. Die Zahl der Springbrunnen und die Ströme Wasser, die daraus hervorkommen, sind ihm bewundernswerter noch als die prächtigsten Gebäude. Und er hat mit diesem Urteil sicher nicht Unrecht. Für die Brunnen des Petersplatzes, der Piazza Navona, für den Triumphbogen der Acqua Paola fand er lebhafteste Worte der Freude. Jeden Tag macht er ihnen einen Besuch. So wenig er die Campagna liebt, so begeistert schildert er einen Ueberblick über die ewige Stadt vom Janiculus, namentlich bei Sonnenuntergang. „Betrachtet diese erstaun-

Man bezeichnet sogar den Bestand der Sele-Quellen auf der gegenwärtigen Fassungshöhe für bedroht, durch Rutschungen der Tertiärdecke über dem Kalkmassiv, infolge von künftigen Erdbeben. Die Blosslegung tieferliegender Felspalten müßte das Versiegen der Quellen nach sich ziehen.

Es kann keineswegs geleugnet werden, daß die Möglichkeit der Beunruhigung und Zerstörung von Kanalstrecken, die vom Erdbeben unmittelbar betroffen werden, vorliegt. Gewisse Betriebsstörungen wird man als Folgen solcher Beschädigungen voraussehen müssen. Ich meine aber, daß es viel zu weit gegangen ist, diese Umstände zum Ausgangspunkte des Kampfes gegen das Unternehmen zu wählen, da doch die Wasserversorgung unumgänglich ist. Die Frage liegt einfach so: „Dieser Plan oder keiner“. Wenn man sieht, daß die Bewohner dieses Landes, gezwungen von der Not, zum so und so vielen Male ihre Städte und Kathedralen von neuem wieder aufgebaut haben, wenn die Bevölkerung trotz der oftmaligen Dezimierung stetig wächst, und wenn es feststeht, daß ihr ein ungewöhnliches Aufblühen aus der Wasserversorgung zuteil werden wird, dann wird man wohl auch ruhig den Fall ins Auge fassen können, einmal für eine gewisse, kurze Zeit kein Kanalwasser beziehen zu können. Wenn das Land 50 Jahre die Wohltaten der Wasserversorgung genießt und 1 Jahr dieselben entbehren muß, ist es immer noch glücklicher daran, als ein Land, das während der 51 Jahre ununterbrochen unter Trockenheit schmachtet. —

(Schluß folgt.)

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage eines Friedhofes in Bielitz in Oesterreich-Schlesien wird vom Presbyterium der evangelischen Gemeinde daselbst zum 15. Juni d. Js. für deutsche Bewerber erlassen. Es gelangen 2 Preise von 1000 und 500 Kr. zur Verteilung durch ein Preisgericht, dem die Hrn. Landes-Ob.-Brt. Ad. Müller in Troppau, Brt. Fr. Srb in Teschen und städt. Brt. Rob. Friedel in Bielitz angehören. Nicht preisgekrönte Entwürfe können käuflich erworben werden. Unterlagen gegen 3 Kr. durch das Presbyterium. —

Wettbewerb neue Kirche Hannover-Bothfeld. Die Aufgabe ist insofern eigenartig, als es sich bei dem Entwurf des Neubaus um die unveränderte Erhaltung eines aus grobem Mauerwerk errichteten alten Kirchturmes von interessanter Wirkung handelt. Die zu wölbende oder mit Holzdecke zu versehende Kirche soll 650 Sitzplätze erhalten. Bausumme 80—100000 M. Hauptzeichnungen 1:100. Ueber die Ausführung ist die Beschlußfassung vorbehalten. —

Inhalt: Ein neuer Stadtbauplan für Rom. — Die Wasserversorgungs-Anlage für Apulien. — Der Widerschein Rom's bei den Schriftstellern von Montaigne bis Goethe, von Chateaubriand bis Anatole France. — Wettbewerbe. — Plan-Doppelheilage: Ein neuer Stadtbauplan für Rom.

Verlag: der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.

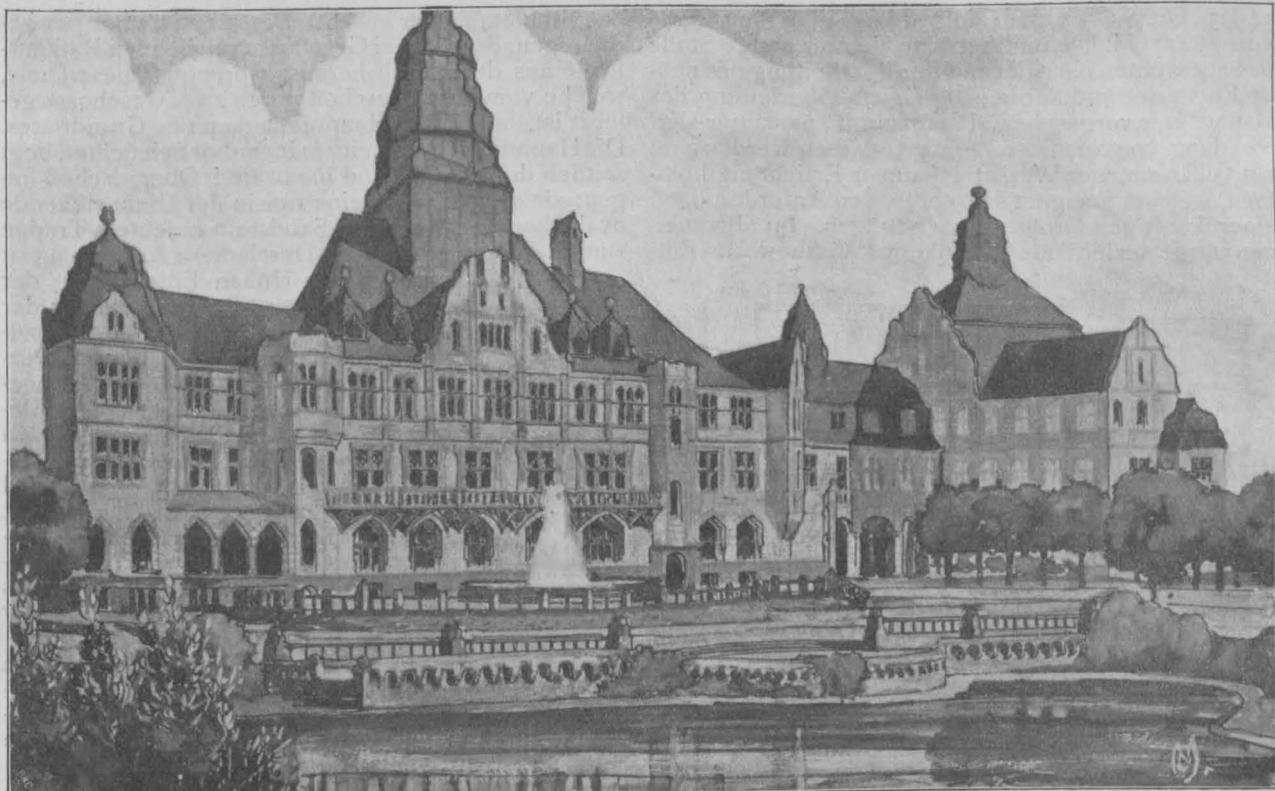
liche Ansammlung von Domen, Campanilen und vergoldeten Kuppeln, von Giebeln und Fassaden, von Kirchen und Palästen, von grünen Bäumen und sprudelnden Wassern. Kein Blick auf Paris gleicht diesem.“ Beim Forum Romanum beklagt er, daß man noch nicht den Plan gefaßt habe, den ungeheuren Platz auszugraben, ihm eine Form zu geben und die alten Denkmäler gewissenhaft zu erhalten. Beim Colosseum fragt er, ob es nicht besser sei, ein halbes Colosseum in gutem Zustand als ein ganzes in Trümmern zu haben? Ueber Rom als Ganzes gibt er sein Urteil dahin ab, obwohl es groß sei, spreche aus ihm nicht die Hauptstadt. Das Leben, welches man da führe, sei einförmig und ähnlicher dem der französischen Provinzstädte als dem von Paris. Gleichwohl möchte er in keiner Stadt lieber wohnen wie in Rom und damit trifft er wohl auch die Empfindung Anderer.

Ein umfangreiches Kapitel ist der Anwesenheit Goethe's in Rom gewidmet. An seinen Beginn ist das Wort aus den „Römischen Elegien“ gesetzt, in welchem Goethe die Sonne auffordert, stille zu stehen und Rom zu betrachten. „Du hast nichts Größeres gesehen und wirst nichts Größeres sehen.“ Das Urteil des Franzosen Vallette über Goethe lautet, es habe das antike und das heidnische Rom auf Goethe jenen merkwürdigen Einfluß der Erneuerung und der inneren Wiedergeburt ausgeübt und er habe das christliche Rom mit Gewissenhaftigkeit zu studieren gewußt und von ihm mit Ernst, Würde und Erhebung gesprochen. Goethe sah nach Vallette in Rom das, was erhalten blieb, den Schatz an Schönheit der Alten Welt und des natürlichen Lebens. Goethe beweinte nicht die verschwundene Vergangenheit, er begrüßte das wiedergeborene Leben und im Sturz der alten Schönheit empfand er die Ermutigung und den Drang, für die Freude der ewigen Menschheit neue Schönheit zu schaffen. Diese Beurteilung des großen Deutschen aus französischer Feder wird den deutschen Leser sehr sympathisch berühren. —

(Schluß folgt.)



AS NEUE RATHAUS IN RECKLINGHAUSEN.
 * ARCH.: O. MÜLLER-JENA IN CÖLN AM
 RHEIN. * ANSICHT DER RATSSTIEGE MIT
 TREPPE ZUM ZWEITEN OBERGESCHOSS.
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 * * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 30. * *



Parkseite mit geplanter Erweiterung.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. NO. 30. BERLIN, DEN 14. APRIL 1909.

Das neue Rathaus in Recklinghausen.

Architekt: O. Müller-Jena in Köln a. Rh. Hierzu eine Bildbeilage.



Die Stadt Recklinghausen hat nach dreijähriger Bauzeit am 17. Okt. 1908 ihr neues Rathaus eingeweiht, welches mit einem Kostenaufwand von 1 100 000 M. errichtet wurde. Der Umstand, daß das Rathaus an der Außenseite der alten Umwallung in unbebautem Gelände erbaut werden mußte und dort besondere Boden-Schwierigkeiten

vorhanden waren, die für die Lösung der Aufgabe und auf die Verteilung der Baumassen von großem Einfluß waren, hat die Ausführung zu einer eigenartigen gemacht. Auf die Erwerbung von Grundstücken in der Altstadt wurde wegen der damit verbundenen großen Geldopfer verzichtet, vielmehr ein großes Wiesen-Gelände außerhalb der Stadt von dieser zum Bau bereit gestellt. Für die Erlangung geeigneter Pläne wurde ein Wettbewerb unter 5 Architekten ausgeschrieben; den I. Preis erhielt der hier in der Ausführung dargestellte Entwurf. Bei der Preisverteilung fiel hauptsächlich ins Gewicht, daß der an erster Stelle preisgekrönte Entwurf die abgeschlossene Ausbildung des Bauwerkes entsprechend seiner freien Lage nach allen vier Seiten vorsah, das Wiesengelände hinter dem Rathaus zu einem Stadtpark umwandelte und die Erweiterung in ein zweites Gebäude verlegte, welches von der Stadtseite aus durch einen reizvollen Straßenhof mit dem ersten Bauteil verbunden werden soll, während es auf der Rückseite einen Winkel bildet, in welchem die Park-Anlage ihren guten Abschluß finden wird. Des weiteren hatte der engere Wettbewerb ergeben, daß mit den geringen Mitteln, welche in Aussicht genommen waren — nur 350 000 M. —, ein der Entwicklung der Stadt entsprechender Bau nicht errichtet werden

konnte. Die Bevölkerungszunahme war eine so schnelle, daß es angezeigt erschien, erheblich größer zu bauen und verfügbare Räume vorzusehen. 1890 betrug die Bevölkerung 10 040 Seelen, 1900 34 000 und 1908 schon



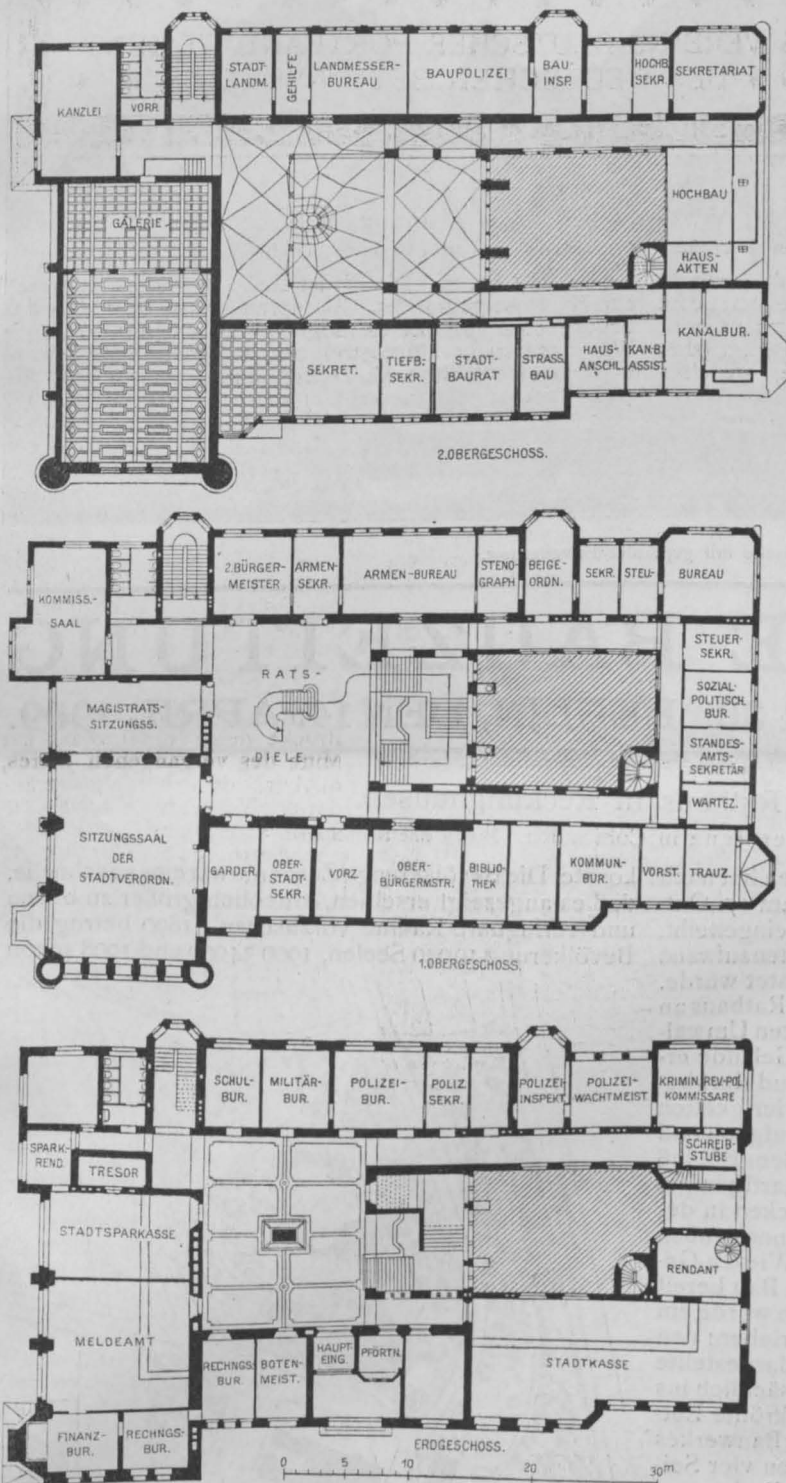
52905. Die Stadt setzte infolgedessen eine Bausumme von 750000 M. aus und betraute den an erster Stelle preisgekrönten Künstler mit der Bearbeitung des neuen Entwurfes und der künstlerischen Oberleitung des Baues. Der vorgesehene Putzbau mit sparsamer Verwendung von Sandstein sollte verlassen werden und ein vollkommener Werksteinbau zur Errichtung kommen, welcher geeignet sein sollte, den Anforderungen einer künftigen Großstadt zu genügen. Im allgemeinen wurde der leitende Gedanke des Wettbewerbs-Ent-

das Straßenpflaster erhebt. Derselbe ist über der geräumigen, durch zwei Geschosse reichenden Rathaus-Diele aus dem Dach herausgesprengt. Diese Diele, welche vom Hauptgeschoß durch zwei Geschosse geführt ist, bildet den Hauptgedanken des Grundrisses. Die Haupttreppe, von einem Innenhof beleuchtet, liegt seitlich dieser Diele und bleibt im I. Obergeschoß liegen; sie setzt sich als eine frei in der Diele stehende ovale, kunstvoll aus Main-Sandstein errichtete Treppe zum II. Obergeschoß fort. Durch diese Anordnung ist die drückende Höhen-Entwicklung der gewölbten Hallen, wie man sie bei der normalen Geschosshöhe in vielen Verwaltungsgebäuden findet, vermieden; es wurden Durchblicke von seltenem Reiz geschaffen und es ist eine vorzügliche Beleuchtung des ganzen Rathaus-Innenen durch das große Treppenhaus-Fenster erzielt worden. Auch der unteren Halle wird durch dieses Fenster das notwendige Licht zugeführt. Das Gelingen der ganzen Anordnung war wesentlich von der Licht-Spendung dieses 50 qm großen Fensters abhängig, deshalb ist auch hierauf der größte Wert gelegt worden.

Wie der Längsschnitt S. 199 zeigt, ist die ganze Westfront nur mit einem Ober-Geschoß erbaut. Die Folge davon ist der Eintritt vollen Lichtes in den Innenhof. Die Wirkung unmittelbarer Sonne äußert sich bis in den Keller und durchflutet vor allem die beiden Hallen. Die Niedrighaltung der Flügel unterstützt aber auch in architektonischer Beziehung erheblich den beabsichtigten Charakter der Baumassee und steigerte den Maßstab des Haupthauses wesentlich.

Durch diese Gesichtspunkte war in der Hauptsache der Grundriß des Hauses bestimmt. Die Verteilung der einzelnen Räume geschah in der üblichen Weise. Im Erd-geschoß sind die Räume für die Polizeiverwaltung, das Militär- und das Schulbureau, die Räume der Stadt- und der Stadt-Sparkasse, sowie das Melde-Amt und das Rechnungsbureau untergebracht. Das I. Ober-geschoß enthält die Sitzungssäle für Magistrat und Stadtverordnete, sowie für Kommissionen, die Räume der Zentral- und Armen-Verwaltung, die Steuerbureaus und das Standes-Amt. Im II. Obergeschoß liegen das Hoch- und das Tiefbau-Amt nebst ihren einzelnen Unterabteilungen und die Kanzlei. Im Dachgeschoß sind ein großer Zeichensaal und reichlich verfügbare Räume, sowie die Kastellans-Wohnung eingerichtet. Im Ganzen sind 16 verfügbare Räume vorhanden. Im Sockelgeschoß liegen das Städtische Archiv, die Polizei-Wachstube, die Haftzellen und mehrere Nebenräume. Etwa die Hälfte des ganzen Sockel-Geschosses nehmen ein geräumiger Ratskeller nebst Wirtschaftsräumen und eine Wohnung für den Wirt ein. Unter dem Sockelgeschoß liegt noch ein 4m tiefer Keller, welcher sich infolge der tiefen Gründung von selbst ergab. Der Keller ist als Bier-, Wein- und Wirtschaftskeller, sowie zur Aufnahme der Zentralheizung ausgenutzt. Unter dem Lichthof ist noch ein großer Keller zur Vermietung verfügbar.

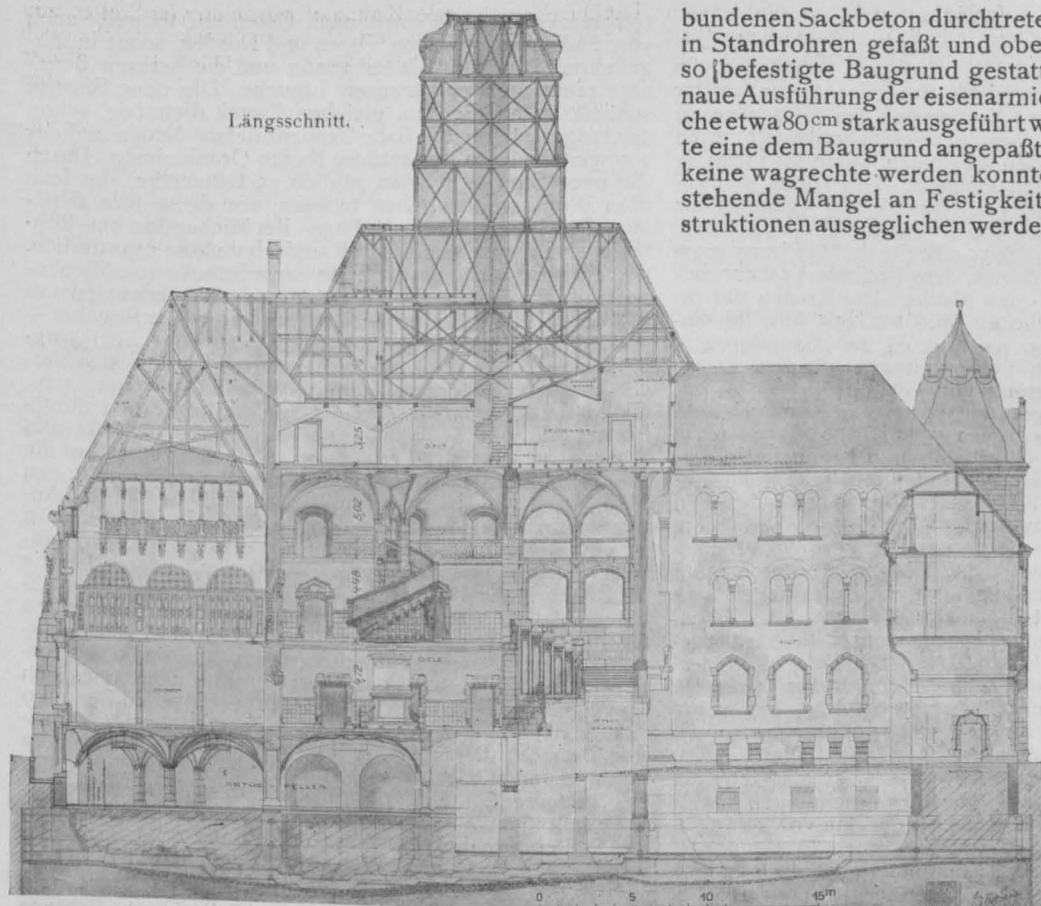
Der Bau weist eine Reihe nicht gewöhnlicher Konstruktionen auf, z. B. die Gründung. Unter einer 2 m hohen angeschwemmten Schicht, welche obenauf lag, befand sich eine Moorschicht von verschiedener Mächtigkeit, im Mittel 4,5 m. Unter derselben lag Fließsand von 3—5 m Höhe; erst hierunter kam der Mergel. Der Fließsand war derartig mit Quellen durchsetzt, daß er beim Anstechen in vollkommenen Aufruhr kam. Es



wurfes beibehalten, der Entwurf nur entsprechend vergrößert und weiter ausgebaut. An den Entwurf knüpfte sich die Vorbedingung, daß die Herstellung eines von unten gegründeten Rathhausturmes von vornherein ausgeschlossen wurde wegen der vom Bergbau herrührenden bedeutenden Bodensenkungen.

Der Bau ist auf breiter Basis in drei Vollgeschossen, einem Unter- und einem Dachgeschoß entworfen. Die Massen wurden in der Mitte aufgetürmt und gipfeln in einem turmartigen Reiter, der sich 48 m über

Längsschnitt.



bundenen Sackbeton durchtretenden Quellen wurden in Standrohren gefaßt und oberhalb abgeleitet. Der so befestigte Baugrund gestattete nunmehr die genaue Ausführung der eisenarmierten Betonsohle, welche etwa 80 cm stark ausgeführt worden ist. Da die Platte eine dem Baugrund angepaßte treppenförmige und keine wagrechte werden konnte, mußte der hier entstehende Mangel an Festigkeit durch Vertikal-Konstruktionen ausgeglichen werden. Dies ist in der Weise

geschehen, daß die Fundamente der Mauern ein Balkennetz bilden, welches nach der Längsrichtung 4 und nach der Querrichtung 5 Balken enthält, die mit breiten Füßen auf der Beton-Platte aufstehen, mit dieser durch schmiedeeiserne Säulen senkrecht und zwischen den Säulen durch drei Lagen kräftiger Rundanker wagrecht verankert sind. Dieser Gründungsentwurf stammt von der Firma Helff & Heinemann in Köln; er wurde aus einem Wettbewerb unter 4 bedeutenden Betonfirmen gewählt und von dieser Firma ausgeführt. Brunnen oder Eisenbeton-Gründungen konnten hinsichtlich der Kosten nicht mit dieser Ausführung in Wettbewerb treten, außerdem sind solche Gründungs-Arten in Gegenden, in welchen der Bergbau heimisch ist, und bei den aus dem Betrieb desselben hervorgehenden bergbaulichen Bodensenkungen als eine Folge des allwärts unterwühlten Bodens durchaus nicht einwandfrei, da das Versacken einzelner Brunnen und Pfähle bei den hier zu beobachtenden eigenartigen Boden-Verhältnissen durchaus nicht ausgeschlossen ist. Bei 1500 qm bebauter Fläche kostet die Gründung 159 000 M. oder 106 M. für das qm. Die Belastung des Fließandes ist durch vorsichtigen Ausgleich der Auflasten und genaueste Berechnung eine nahezu gleichmäßige geworden und beträgt 1,59 kg/qcm. Die Gründung hat sich bis heute auf das Beste bewährt; die größte ungleichmäßige Setzung beträgt nur 18 mm. Rissebildungen oder Anzeichen von Setzungen sind nirgends aufgetreten. — (Schluß folgt.)



mußte zunächst eine vollständige Einspundung des Baues mit 12 cm starken Spunddielen vorgenommen werden, welche bis in den Mergel geschlagen wurden, um ein quartierweises Ausschachten und Auspumpen zu ermöglichen und die Erdmassen zu halten. Der Moorboden wurde stückweise herausgenommen und der aufquellende Fließsand durch Einlegen von Beton in Säcken zur Ruhe gebracht. Stellenweise waren drei Schichten solcher Säcke nötig. Die durch den abge-

geschlossen ist. Bei 1500 qm bebauter Fläche kostet die Gründung 159 000 M. oder 106 M. für das qm. Die Belastung des Fließandes ist durch vorsichtigen Ausgleich der Auflasten und genaueste Berechnung eine nahezu gleichmäßige geworden und beträgt 1,59 kg/qcm. Die Gründung hat sich bis heute auf das Beste bewährt; die größte ungleichmäßige Setzung beträgt nur 18 mm. Rissebildungen oder Anzeichen von Setzungen sind nirgends aufgetreten. —

(Schluß folgt.)

Vermischtes.

Von den Hafenanlagen der Stadt Berlin. Die Stadt Berlin plant bekanntlich zwei Hafenanlagen, von denen die eine im Osten am sogenannten Stralauer Anger an der Oberspree, die andere im Nordwesten bei Plötzensee an der Mündung des Berlin-Stettiner Schiffahrtskanales ihren Platz finden soll. Ueber den Westhafen haben wir in No. 21 schon nähere Mitteilungen gemacht. Der Hafen soll zunächst 77 Oderkähnen oder 123 Finowkanal-Kähnen Platz bieten und als Winterhafen 100 Schiffe aufnehmen können. Geplant sind 2 Becken von je 55 m Breite und 650 bzw. 400 m Länge, sowie später ein drittes, dem Freilade-Verkehr dienendes Becken von 130 · 70 m Fläche. Die Kosten der zunächst geplanten Ausführung sind auf 25,5 Mill. M. berechnet, davon entfallen 9,5 Mill. M. auf Grunderwerb. Es schweben z. Zt. noch Verhandlungen mit dem Eisenbahn-Fiskus über Abtretung von Gelände.

Völlig ins Stocken geraten ist der bereits eingeleitete Bau des Osthafens, der sich in 1375 m Länge bei 56—105 m Geländebreite zwischen Oberbaum- und Ringbahnbrücke, Spree und Stralauer Chaussee befindet. Er besteht nur aus einer neben dem Fahrwasser der Spree gelegenen Wasserfläche, die Finow-Kähnen z. T. auch stabrechte Lage vor der in ganzer Länge des Ufers errichteten massiven Ufermauer gestattet. Es fehlen nur etwa 70 m auf einem der Gemeinde Stralau gehörigen Grundstücke. Nach einem Vortrage des Stadtbauinsp. Seifert, den dieser kürzlich im „Verein Deutscher Ingenieure“ in Berlin gehalten hat, bietet der Hafen Raum für 23 große Oder-Kähne oder für 55 Finow-Kähne. Vorgesehen waren für diesen Hafen ein Speicher von 106 m Länge bei 27,5 m Breite, bestehend aus Keller-, Erd-, 5 Obergeschossen und einem Dachgeschoß mit einer Gesamtlagerfähigkeit von 61000 t. Der Mittelbau von 42 m ist als Getreide-Speicher und mit allen maschinellen Einrichtungen hierfür ausgestattet gedacht. Außerdem ist der Bau von 2 zweigeschossigen Lagerschuppen von 122 · 21,4 m Fläche vorgesehen. Das Maschinenhaus soll mit Diesel-Motoren ausgerüstet werden und zwar mit 2 zu je 300, 1 zu 150 PS. Es sind ferner 2 Kohlenexkavatoren von je 50 t Stundenleistung vorgesehen und die Eisenbahngleise am Ufer, die mit der Ringbahn in direkte Beziehung gebracht werden sollen, bieten Raum zum gleichzeitigen Laden von 100 Wagen zu je 10 t täglich. Auch für die Verladung von Ziegeln, für den Freilade-Verkehr, für das Heben schwerer Lasten usw. sind besondere Einrichtungen geplant. Die Kosten des Planes sind auf 15,25 Mill. M. veranschlagt, davon entfallen 6¼ Mill. M. auf Grunderwerb.

Die Arbeiten sind ins Stocken geraten, weil die Gemeinde Stralau Einspruch erhoben hat gegen die Plan-Kreuzung der Stralauer Chaussee durch das Verbindungsgleis zur Ringbahn. Diesem Einspruch hat die Regierung Folge gegeben, sodaß versucht werden muß, den Anschluß in anderer Weise, als geplant und mit der Eisenbahn-Verwaltung bereits vereinbart, herzustellen. Dem stehen aber große Schwierigkeiten entgegen, sodaß es ungewiß erscheint, ob der Ausbau des Hafens in der geplanten Weise überhaupt möglich ist. Vermutlich wird jedenfalls der Westhafen rascher zur Ausführung kommen. —

In dem Eisenbahn-Anleihegesetz, das dem preuß. Abgeordnetenhaus kürzlich zugegangen ist und das mit 227 323 000 M. abschließt, von denen 79,84 Mill. M. für die Herstellung neuer Eisenbahnlinien, 40,54 Mill. M. für 2 Gleise, 9,95 Mill. M. für Verschiedenes, 92 Mill. M. für Beschaffung von Fahrzeugen, 3 Mill. M. für Kleinbahnen und 2 Mill. M. für die Einrichtung elektrischer Zugförderung auf der Strecke Dresden—Bitterfeld bestimmt sind, interessiert namentlich der letztere Posten, weil er einen weiteren Schritt der Staatsbahnverwaltung auf dem Wege zur Elektrisierung der Eisenbahnen bedeutet. Die Ausführung bildet nur einen Teil einer geplanten größeren Anlage, denn es soll später die ganze Strecke Magdeburg-Bitterfeld-Leipzig-Halle a. S. elektrisch betrieben werden. Die Gesamtkosten für die Ausrüstung der ganzen Strecke würden 26 Mill. M. betragen einschl. der Kosten der elektrischen Lokomotiven. In Aussicht genommen ist die Anwendung einphasigen Wechselstromes, der sich bei der Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf als brauchbar erwiesen hat. Die zunächst auszuführende Teilstrecke soll dazu dienen, für die elektrischen Einrichtungen einheitliche, einfache Bauformen festzusetzen, Studien über die Betriebsführung mit den neueren Hilfsmitteln zu machen und einen geschulten Stamm für den Betrieb heranzuziehen. Ein mehr lokales Interesse für den Berliner Verkehr hat die geplante Ausführung der Hauptbahnlinie von Michendorf, einer Station der Wetzlarer Linie, nach Rehfelde an der Ostbahn. Diese zweigleisige Strecke wird ein weiteres Glied in dem Ring der Umgebungsbahnen bilden, die es ermöglichen sollen, daß der z. Zt. durch Berlin gehende

Güterverkehr von Westen nach Osten und teilweise auch von Süden nach Westen, Osten und Norden, sowie in umgekehrter Richtung die Ringbahn und die Berliner Bahnhöfe nicht mehr zu kreuzen braucht. Die neue Strecke schließt an an die dem gleichen Zweck dienende, schon seit längerem gebaute Bahn Treuenbrietzen-Nauen und der 1907 genehmigten Fortsetzung Nauen-Oranienburg. Durch die neue Strecke werden täglich 15 Güterzüge, die jetzt über die Ringbahn gehen müssen, von dieser fern gehalten. Die Strecke wird 79 km lang. Bei Michendorf und Rehfelde wird die Anlage neuer Rangierbahnhöfe erforderlich. Gebaut wird zunächst die 43 km lange Strecke von Michendorf bis zur Görlitzer Bahn bei Königs-Wusterhausen mit 26 Mill. M. einschl. Grunderwerb für die ganze Strecke. —

Der Techniker als Verwaltungsbeamter. Der „Schleswig-Holsteinische Architekten- und Ingenieur-Verein“ ist seinerzeit im Einverständnis mit dem „Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ für die Forderung eingetreten, daß der Stadtbaurat in Flensburg Sitz und Stimme im Magistrat erhalte. Er hat deswegen an die städtischen Kollegien Flensburgs den Antrag gestellt, den Stadtbaurat als Magistratsmitglied zu wählen. Dieser Antrag wurde abgelehnt. Von den 3 präsentierten Bewerbern ist ein zurzeit in einer anderen Stadt in Stellung befindlicher Stadtbauinspektor gewählt worden. Dieser hat die Annahme seiner Wahl von der Bedingung abhängig gemacht, daß er Sitz und Stimme im Magistrat erhalte. Es ist im Interesse des Standes zu wünschen, daß auch sämtliche andere Bewerber die Magistrats-Mitgliedschaft fordern. Bei diesem Vorgehen des Vereins handelt es sich im wesentlichen darum, den höheren technischen Beamten (Baubeamten, Aerzten, Lehrern und anderen gleichwertigen Berufen) diejenige Stellung zu verschaffen, die ihnen gebührt und in der sie zurzeit noch an vielen Orten unter der unberechtigten Vormundschaft des Juristen stehen. Dies zielt nicht ab auf eine Verdrängung des Juristen, dem die Stellen, für die juristische Vorbildung tatsächlich notwendig ist, selbstverständlich vorbehalten bleiben sollen. —

Wettbewerbe.

Ideen-Wettbewerb Sparkassen- und Polizeiwacht-Gebäude Altena. In dem auf die im Regierungsbezirk Arnsberg ansässigen Architekten beschränkten Ideen-Wettbewerb um ein Sparkassen- und Polizeiwacht-Gebäude zu Altena i. Westf. waren 38 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht, zu dem als auswärtige technische Mitglieder Postbrt. Buddeberg und Stadtbrt. Kullrich, beide zu Dortmund, gehörten, verteilte zwei gleiche Preise von 300 M. an die Entwürfe mit dem Kennwort: „Städtebaukünstlerisch“, Verfasser: A. Drücke und Hagemann, Architekten in Hamm, und „Gut Licht“. Da der Verfasser des letzteren vergessen hatte, einen Briefumschlag mit seiner Namensangabe beizufügen, ist er noch nicht ermittelt. Angekauft wurde der Entwurf mit dem Kennwort: „Skizze“, Verf. Ewald Wachenfeld, Architekt in Hagen, für 200 M. —

Wettbewerb Fassaden-Entwürfe für das Verwaltungs-Gebäude der Handwerkskammer in Berlin. Zu diesem Wettbewerb erhielten wir die folgende beachtenswerte Zuschrift:

„Der Wettbewerb um Fassaden für das Gebäude der Handwerkskammer gibt uns Veranlassung, Sie auf die hier anscheinend im besten Zuge befindliche Beeinträchtigung einer großen und schönen Aufgabe aufmerksam zu machen; es ist dies um so auffälliger und bedauerlicher, als es sich um die Zentrale für das gesamte Handwerk handelt. Kunst und Handwerk gehören so innig zu einander, daß es das Bestreben eines jeden ausübenden Künstlers ist, diese selbst unter größten Kämpfen und Opfern zu vereinigen. Wenn man aber die Unterlagen, das heißt den Entwurf für das Gebäude der Handwerkskammer, ansieht, so ist es schwer zu glauben, daß wirklich die Absicht besteht, etwas Derartiges auszuführen, und zu bedauern, daß Niemand da ist, der über die Gestaltung des Grundrisses und die Ausführung eines solchen Gebäudes sachlich und fachlich urteilen kann. Die Handwerkskammer ist kein privates Unternehmen, sondern eine behördliche Anstalt; aber wenn dies auch nicht der Fall wäre, so müßten doch für eine solche Aufgabe, bei der an erster Stelle das Handwerk selbst sich ehren kann und Ehren verschaffen soll, die besten Kräfte gewonnen und die Aufgabe in die Hand eines Künstlers zu einheitlicher Gestaltung gelegt werden. Da wir Architekten mit dem Handwerk in Verbindung stehen, so glauben wir, daß die „Deutsche Bauzeitung“ hier ein gutes Werk tun und diese Vorgänge an die Öffentlichkeit bringen kann, noch ehe es zu spät ist.“ —

Inhalt: Das neue Rathaus in Recklinghausen. — Vermischtes. Wettbewerbe. —

Hierzu Bildbeilage: Das neue Rathaus in Recklinghausen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



CHLOSS BRYNNEK-SIEMIANOWITZ DES
GRAFEN HUGO HENCKEL VON DONNERS-
MARCK IN SCHLESIEN. * ARCHITEKT:
KÖNIGLICHER BAURAT KARL GROSSER
IN Breslau. * ANSICHT DES MITTEL-
BAUES DER EINGANGS-FASSADE. ***

DEUTSCHE BAUZEITUNG

*** XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 31. **



Eingangsseite, Ostfront.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 31. BERLIN, DEN 17. APRIL 1909.

Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Architekt: Königlicher Baurat Karl Grosser in Breslau.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 203.



Lm Jahre 1904 erwarb Graf Hugo Henckel von Donnersmarck-Siemianowitz im oberschlesischen Industriegebiet die Herrschaft Siemianowitz, welche durch die nahe gelegenen Kohlenbergwerke infolge der zunehmenden Unterhölung des Bodens in ihren Boden-Verhältnissen un-

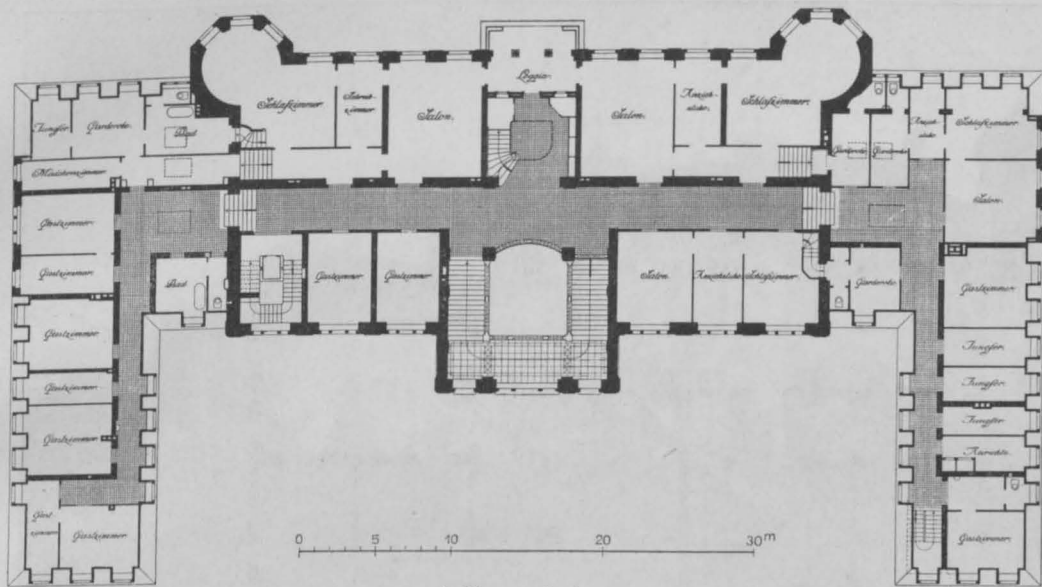
sicher geworden war. Zu der neuen Herrschaft gehört ein etwa 40 preußische Morgen großer Park, der mit herrlichen Eichen bestanden ist, der westlich durch die Straße nach Tarnowitz begrenzt wird, und in welchem ein altes Herrenhaus bereits bestand. Infolge seines hohen Alters war der Besitzer der Herrschaft anfänglich von dem Wunsche geleitet, daß die baulichen Unternehmungen sich auf einen Um- und Erweiterungsbau des bestehenden Herrenhauses beschränken sollten. Die Pläne hierzu waren bereits aufgestellt und genehmigt und wurden bestimmend für die Lage der übrigen Bauwerke im Park. Da sich jedoch bei näherer Untersuchung der bauliche Zustand des alten Herrenhauses als durchaus ungünstig herausstellte, so wurde von seinem Umbau abgesehen, es wurde abgetragen und an seiner Stelle ein gänzlicher Neubau errichtet, der hier in Kürze geschildert werden soll. Neben der Schloß-Anlage an sich wurden geplant ein Stallhof mit großer, gedeckter Reitbahn, eine umfangreiche Gärtnerei, eine Anlage für Heizung und Beleuchtung der verschiedenen Gebäude von einer Stelle aus, ein Verwaltungsgebäude, zwei Torwärterhäuser und ein Fasanenmeisterhaus. Der Lageplan Seite 202 zeigt die Gelände-Verhältnisse und die Anordnung der verschiedenen Gebäudegruppen in dem von einem Wasserlauf, der sich seeartig erweitert und die Wegeanlage beeinflusst, durchzogenen alten Park.

Nach diesem Plan erfolgt der Zugang zum Park durch zwei Eingänge mit Piörtnerhäusern, die an der

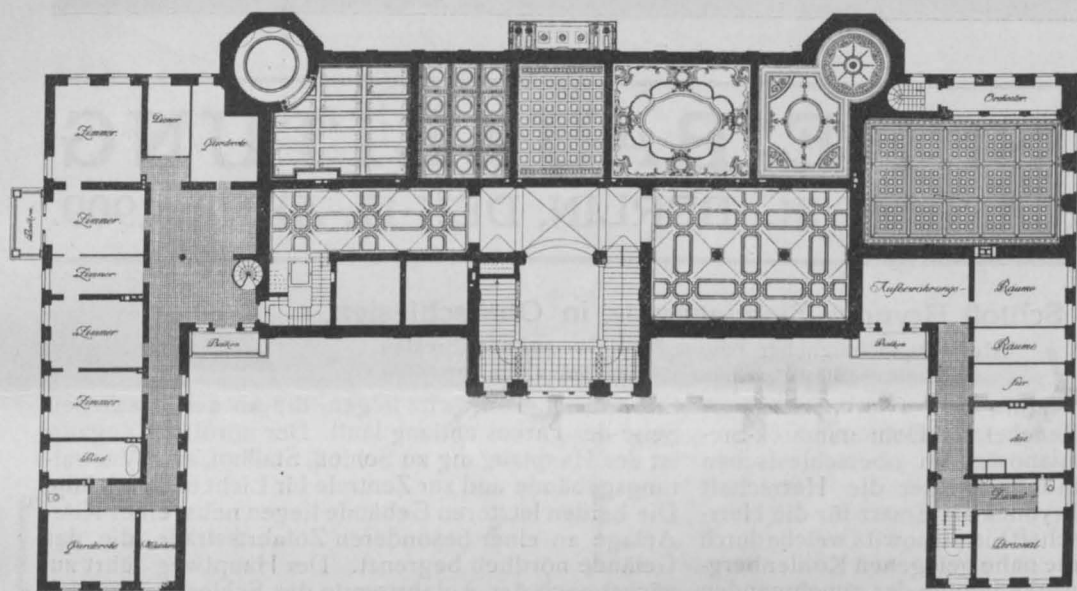
Straße nach Tarnowitz liegen, die an der westlichen Seite des Parkes entlang läuft. Der nördliche Zugang ist der Hauptzugang zu Schloß, Stallhof, zum Verwaltungsgebäude und zur Zentrale für Licht und Heizung. Die beiden letzteren Gebäude liegen nebst einer Klär-Anlage an einer besonderen Zufahrtsstraße, die das Gelände nördlich begrenzt. Der Hauptweg führt zunächst nach der Anfahrtsseite des Schlosses, die sich L-förmig gegen den See wendet, und von hier in den Stallhof. Der zweite Zugang leitet zur Gärtnerei und zur Fasanenhaus-Gruppe.

Das Bauprogramm für den Schloß-Neubau war auf vornehmste Lebenshaltung bedacht. Neben einer großen Zahl von Repräsentationsräumen, neben behaglichen Wohn- und Schlafräumen mit Garderoben, Bädern und anderen Nebenanlagen, neben zahlreichen Diener-Zimmern sollten namentlich reich bedachte Wohnungen für die zu Besuch kommenden Herrschaften angelegt werden. Aus solchen Wünschen heraus entstand die Grundriß-Anlage, welche die umstehenden Abbildungen zeigen und die in ihrem großen Wurf und in ihrer großen Raumzahl erkennen läßt, mit welchem bedeutenden Aufwand in dem gräflichen Hause der Henckel-Donnersmarck das gesellschaftliche Leben geführt wird.

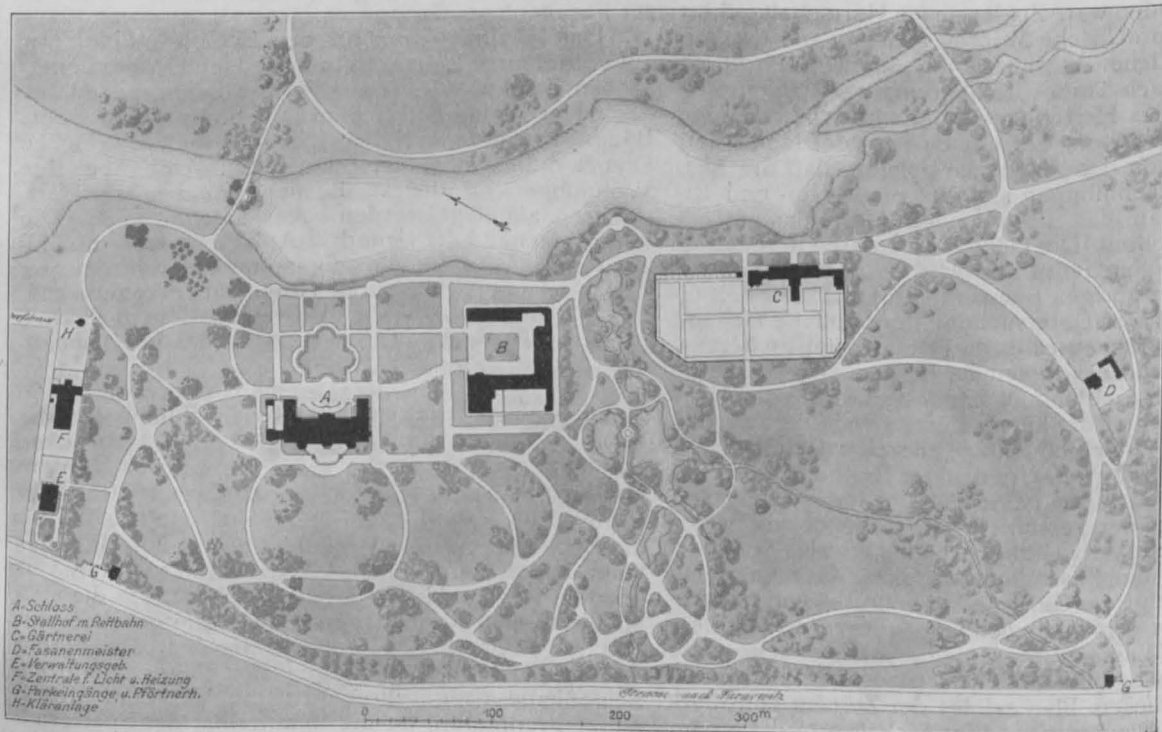
Das zu ebener Erde gelegene Geschoß enthält in der Hauptsache die umfangreichen Räume für die Hauswirtschaft. Deren Reihe wird nur unterbrochen durch ein Spiel- und Billardzimmer, welches mit dem Herrenzimmer des Hauptgeschosses in unmittelbarer Verbindung steht, und durch eine private Kanzlei für die Benutzung durch den Schloßherrn. Nördlich des Hauptbaues, durch einen Wintergarten mit ihm verbunden, ist eine Haus-Kapelle angelegt, vor die sich ein Terrassen-Garten lagert. Das Hauptgeschoß enthält, gegen den Park gewendet, eine stattliche Flucht von Gesellschaftsräumen, die sich z. T. um eine große Schloßhalle als gesellschaftlichem Verkehrs-Mittelpunkt gruppieren, an die unmittelbar der Speisesaal



I. Obergeschoß.



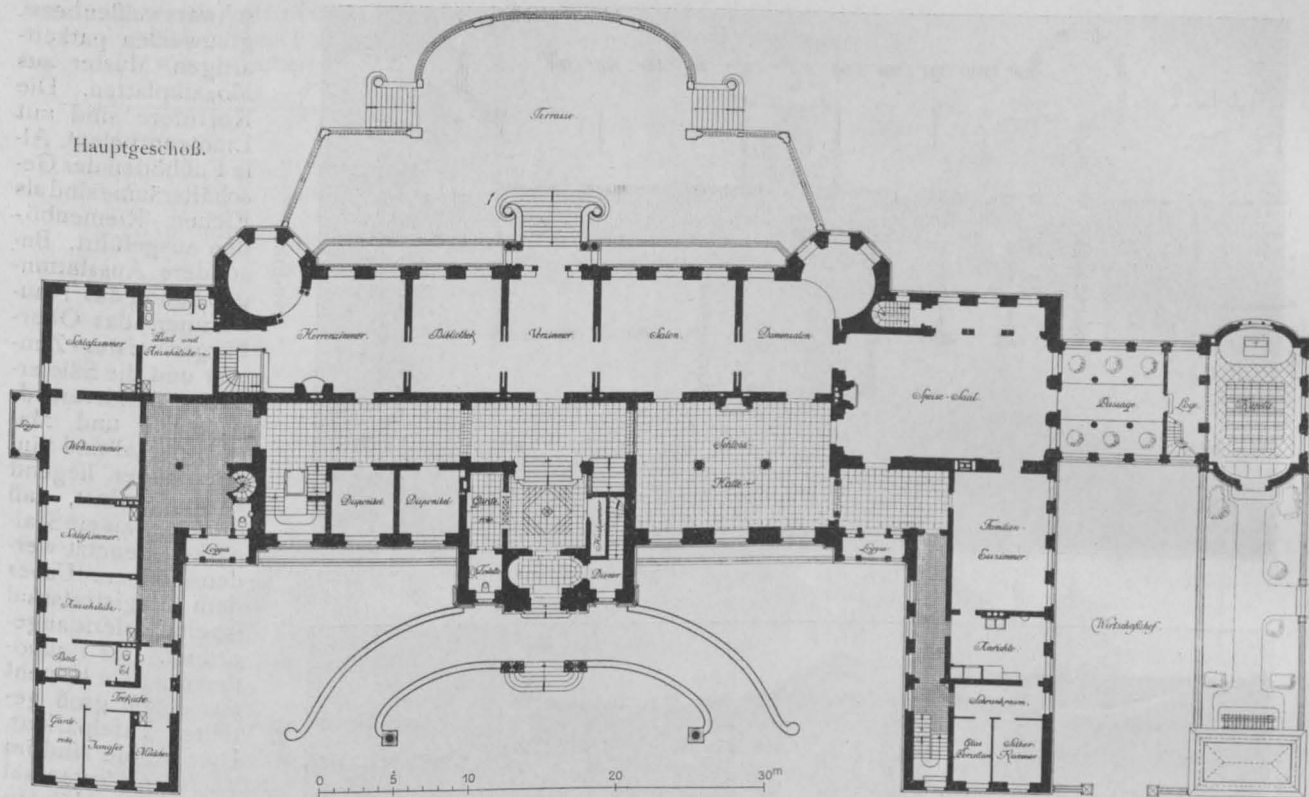
Zwischengeschoß.



A-Schloss
B-Stallhof m. Reithof
C-Gärtnerei
D-Faschinenmeister
E-Wohnungsgelände
F-Zentrale f. Licht u. Heizung
G-Parkweingänge u. Pflanzentr.
H-Kücheneinrichtung

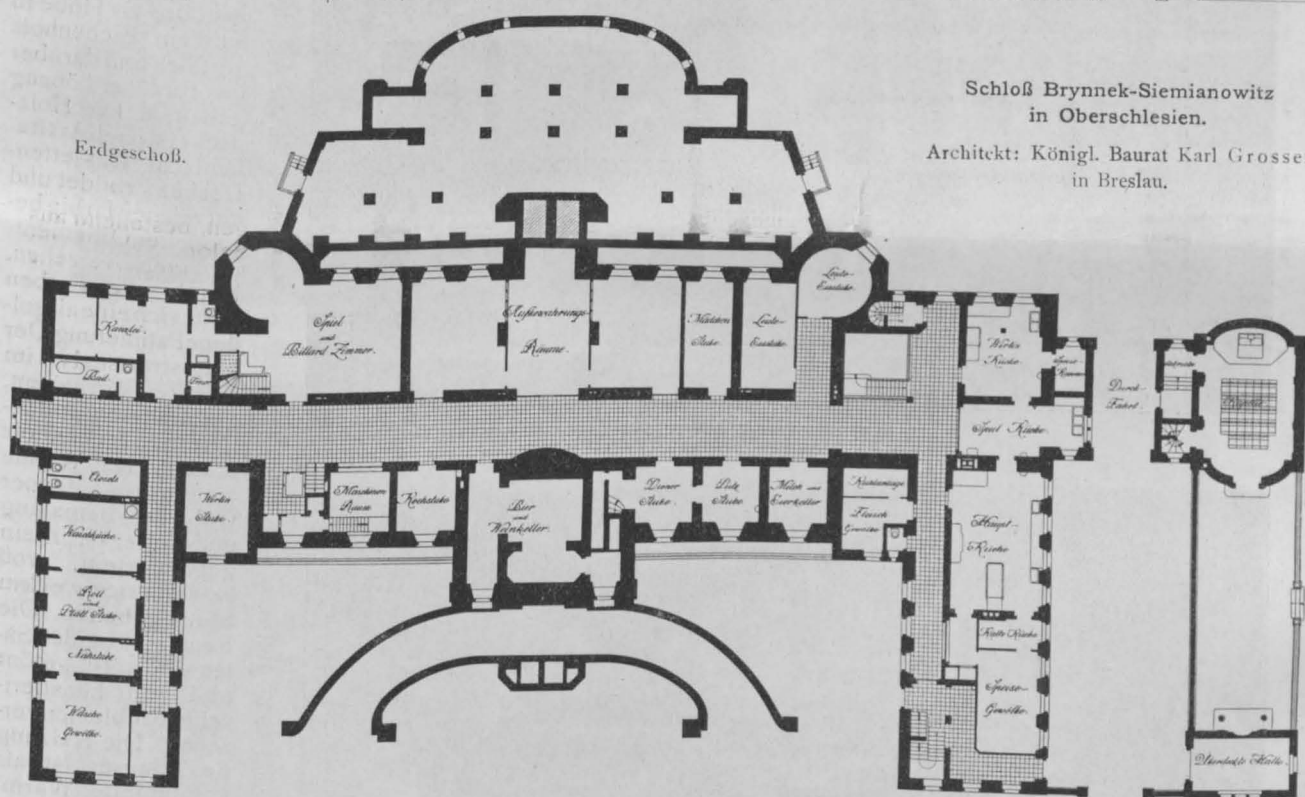
als Hauptraum der Gruppe sich anreicht. Von ihm aus ist ein Zugang zum Wintergarten und zur Loge der Haus-Kapelle geschaffen. An den Speisesaal reiht sich das Familien-Eßzimmer mit den üblichen Nebenräumen. Das ist der Inhalt des Nordflügels. Der ähnliche Südflügel enthält die Wohn- und Schlafzimmer der Herrschaft, an einem besonders abgeschlossenen großen Vorraum gelegen und begleitet von den gebräuchlichen Nebenräumen. Um den Haupt-Eingang lagern sich die Nebenräume für die Benützung durch die Gäste. Im Zwischen-Geschoß befinden sich weitere Familien-Wohn- und Schlafzimmer, Garderoben, sowie Diener- und Mädchenzimmer. Im I. Obergeschoß liegen 4 Fremden-Wohnungen, bestehend aus Salon, Schreibstube, Schlafstube mit Ankleide-Zimmer und Garderobe, sowie Bade-Zimmer und Zimmern für Diener und Jungfer, ferner 12 Gaststuben mit einigen Garderoben und Bädern, während im Dachgeschoß weitere 10 Gaststuben untergebracht sind. Aus diesem Raumprogramm ist auf die Art und den Umfang des geselligen Verkehrs zu schließen, der sich in diesem Schlosse zeitweise abspielt.

(Fortsetzung folgt.)



Schloß Brynnek-Siemianowitz
in Oberschlesien.

Architekt: Königl. Baurat Karl Grosser
in Breslau.



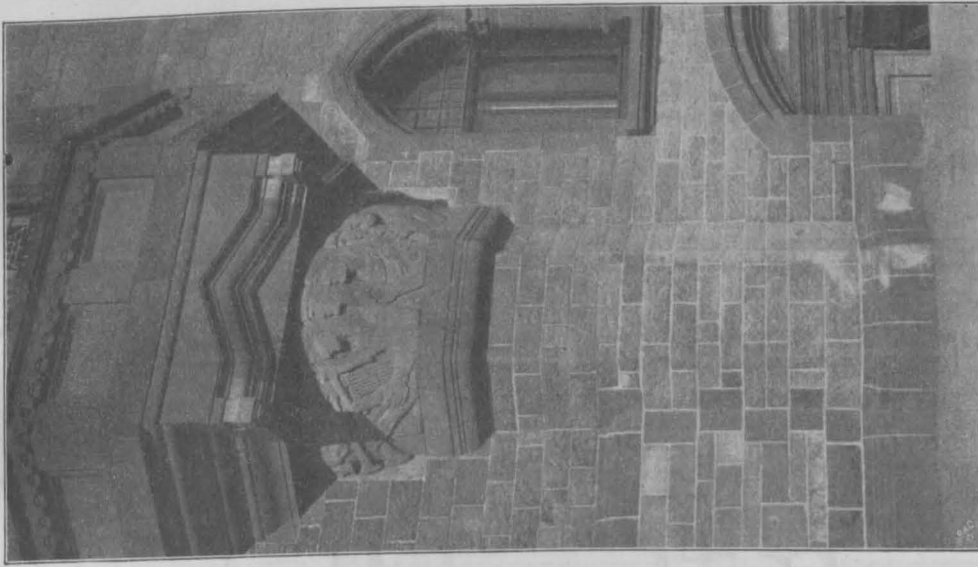
Das neue Rathaus in Recklinghausen.

Architekt: O. Müller-Jena in Cöln a. Rh. (Schluß).

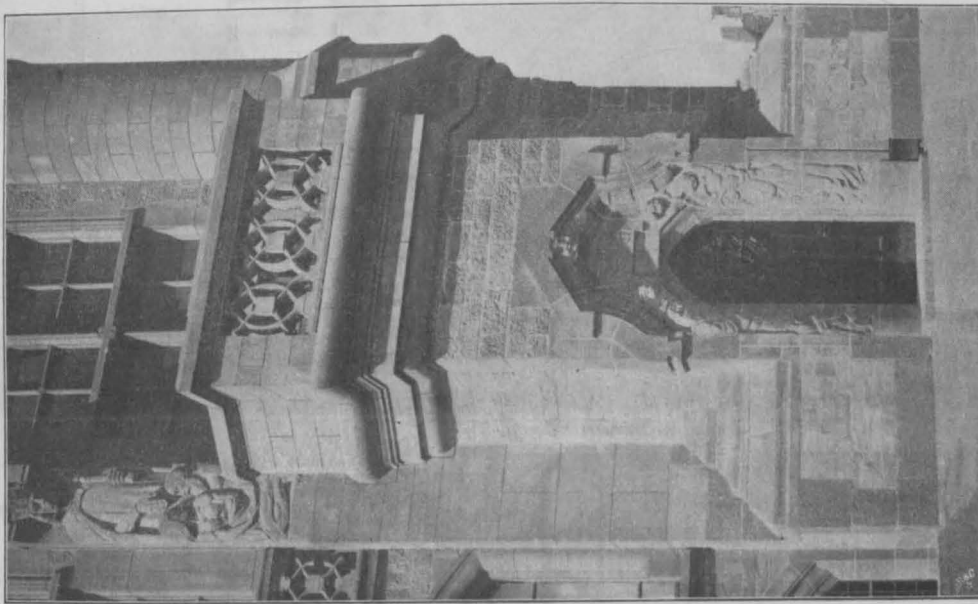


as Außere des Gebäudes (Abb. S. 197 u. 205) ist ganz in Werkstein hergestellt; der Sockel in Basaltlava und Dolomit. Die aufgehenden Fronten bestehen aus rötlich gelbem Eifelkalkstein, die Architekturteile aus Medarder-Sandstein. Ueber den warmtönigen Fronten sind das Dach in Moselschiefer in deutscher Art und der Turm in Kupfer gedeckt. Die Konstruktion des Turmes besteht aus Eisen. Bei der Ueberführung der Turmgewichte auf die Mauern und von da auf die Fundament-

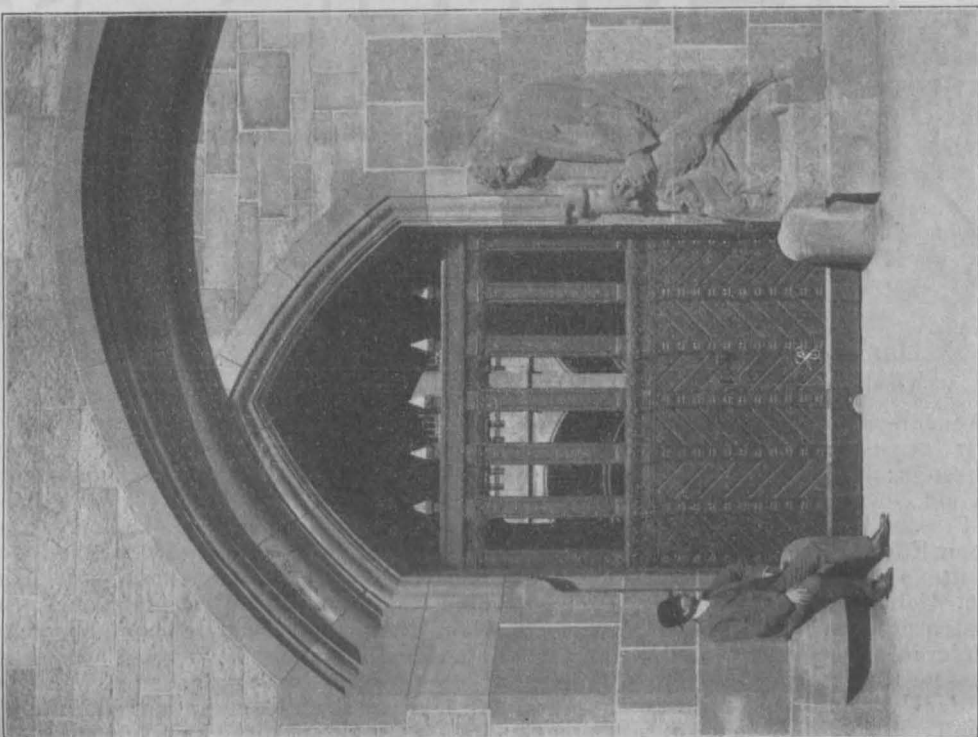
platte wurde ein Ausgleich der Gewichte erreicht, indem die Verteilung des Turmgewichtes auf 12 Auflager vorgenommen wurde. Wie im Außen ist auch im Inneren in großem Umfang Werkstein verwendet worden, und zwar roter Main-Sandstein, welcher den Hallen Wärme verleiht. In diesem Material sind ausgeführt die reichen Sternengewölbe des Ratskellers nebst den Säulen, die Dielengewölbe, Fenster- und Türgewände in der Diele, sowie die Haupttreppe und die freistehende Wendeltreppe (Abb. auf der Bildbeilage z. No. 30). Als Belag der Treppe ist Fichtelgebirgs-Granit verwendet. Die Decken sind als trägerlose Eisenbeton-Ankerdecken hergestellt. Die Fußböden in den Dielen bestehen aus einem



Trau-Erker.



Bildwerke an der Saalseite.



Gruppe am Eingang zu den Räumen für die Polizei.

schwarzweißen bzw. grauweißen parkettartigen Muster aus Mosaikplatten. Die Korridore sind mit Linoleum belegt. Alle Fußböden der Geschäftsräume sind als Eichen - Riemenböden ausgeführt. Besondere Ausstattungen haben das Trau-Zimmer, das Oberbürgermeister-Zimmer und die Säle erhalten. Stadtverordnetensaal und Magistratssaal sind hintereinander liegend so angeordnet, daß dieselben als ein Saalparkett benutzt werden können. Ueber dem Magistratssaal ist eine Galerie angeordnet. Der Fußboden der Säle besteht aus einem groß geteilten Tafelparkett. Die Wände sind im Stadtverordnetensaal bis über 3 m Höhe in antikem Eichenholz vertäfelt und darüber in rotbrauner Tönung gehalten. Die Holzdecke ist nach Art italienischer Kassettendecken gebildet und mit reichen farbig behandelten Ornamenteinlagen versehen. Durch alle Farben zieht sich eine altgoldene Patinierung. Der Magistratssaal ist im Empirestil in hellem, geschnitztem und poliertem Eichenholz erstellt. Die Wände sind in grüngoldener Gobelin - Bemalung und die Decken in feingegliedertem, großkassettiertem weißem Stuck gehalten. Die Fenster in beiden Sälen sind antik getönt und mit künstlerischen Emblemen versehen. Die Heizung des Hauses ist als kombinierte Warmwasser- und Luftheizung hergestellt; letztere für die Dielen und Säle und als Unterstützung der Ventilation in dem Kassen- und Meldeamt.

Der Stil des Gebäudes geht von dem schon oft versuchten Bestreben aus, die deutsche Renaissance monumental zu gestalten. Verfolgt sind dabei diejenigen Wege, welche man zu-

sammenfassen könnte in dem Bestreben, allen Formen einen plastischen Hauch zu verleihen. Unter Beibehaltung einer romantischen Umrißlinie, hochstrebender

Fialen und Strebepfeiler, sowie im Inneren starkbusiger Gewölbe sind aus der gotisierenden Früh-Renaissance zunächst die zarten, selbständig wirkenden Ein-



Hinteransicht gegen den Park.



Sitzungssaal der Stadtverordneten mit Blick nach dem Magistrats-Sitzungssaal.

zelformen herausgelassen, um eine geschlossene Wirkung der Formen, wie des Gesamtbaues zu erzielen. Neu hinzugefügt sind Formen, welche auf die italienische Renaissance und die Antike zurückgehen.

Für die plastischen Arbeiten im Aeußeren lieferte der Bildhauer Georg Grasegger in Cöln die Modelle. Am Haupteingang ist ein Roland, die Zwiertucht besiegend, dargestellt. Ueber dem großen Bogen ist die vorhandene Bosse vorgesehen für das kürzlich verliehene neue Stadtwappen der alten Stadt. An den Strebepfeilern der Saalfront sind Bildwerke, welche auf die früheste Geschichte der Stadt und des Gaues Bezug nehmen, angebracht. Die Brukerer, zwischen Lippe und Ruhr ureingesessen, kämpften mit in der Schlacht im Teutoburger Walde, und so zeigt das südlichste Bild die Niederwerfung der Römerherrschaft. Das mittlere Bild zeigt die Christianisierung der Nieder-Sachsen und knüpft an die Gründung der ersten Gaukirche in Recklinghausen an, welche zur Bekehrung der Bewohner vom Erzbischof Kunibert zu Cöln 638 gegründet sein soll. Das dritte Bild zeigt die Angliederung des Gaues an das Reich Karls des Großen, welcher den sogenannten Rikeshof gründete, wovon die Stadt den Namen hat, d. h. Wohnung des Reichsmannes, auf welchen die eigentliche Gründung der Stadt zurückzuführen ist. Da wenige Städte des Kohlenbezirkes in der Lage sind, auf eine so alte Geschichte zurückzublicken, so war es nabeliegend, daß dieselbe bei der Gründung des neuen Rathauses gebührend zur Geltung kam. Außer diesen Bildhauerarbeiten hat Grasegger das Ratskeller-Portal mit scherzhaften Figuren, die Weinlaune darstellend, entworfen und den Eingang zur Polizei durch eine Szene, die Verhaftung eines Gänsediebes durch einen alten Nachtwächter darstellend, in gesunder Komik gekennzeichnet. Der Trau-Erker ist durch einen Pfeiler gestützt, dessen Kapitell einen Hochzeitszug darstellt.

Die Bildhauerarbeiten im Inneren, an der Wendeltreppe, sind vom Bildhauer Haller in Cöln entworfen

und bestehen aus einem Fries, welcher zugleich die Brüstung der Treppe bildet. Dieser Fries stellt den Kampf ums Dasein in etwa 50 Figuren dar. Die Treppe bildet den einzigen Schmuck der sonst lediglich durch die konstruktive Anordnung wirkenden gewaltigen Rathausdiele. Die Modelle zu den Stuckarbeiten und den Holzschnitzereien sind vom Bildhauer C. v. Mering in Cöln hergestellt. Die Ausmalung der Säle wurde durch die Firma Hemming & Witte in Düsseldorf bewirkt. Die Glasmalereien sind vom Glasmaler Derix in Goch hergestellt.

Unter der Oberleitung des Hrn. Stadtbaurates Gronarz in Recklinghausen hatte die Stadt die örtliche Bauleitung dem Regierungs-Baumeister Heil übertragen, welchem als Bauführer im ersten Teil Hr. Hartmann, im zweiten Bauteil Hr. P. Schmitz zur Seite standen. Die Stadt hat keine Opfer gescheut, den Entwurf in allen Teilen in der geplanten Weise durchzuführen. Die in Aussicht genommenen Baukosten waren durch die schwierige Gründung schon erheblich überschritten. Für die reichen künstlerischen Arbeiten wurden weitere Mittel notwendig. Zu den Baukosten kamen ferner die vollständige Einrichtung der Bureaus, sowie der Ausbau des Ratskellers und der Säle, sodaß sich die in Aussicht genommene Summe von 750000 M. auf 1 100000 M. erhöhte.

Von großer Wichtigkeit ist der Anbau der Straßenufer am Platz vor dem Gebäude, für welche die Fluchtlinien festgesetzt sind und die Bauplätze zum Verkauf stehen. Die Stadt als Besitzer dieser Plätze wird auch hier dafür Sorge tragen, daß eine entsprechende Einstimmung des Vorplatzes in die Baugruppe erreicht wird. Es kann daher mit Sicherheit angenommen werden, daß umgebende Baugruppen und der geschickte Anbau von Häusern die jetzige Vereinsamung des Rathauses günstig beeinflussen werden und daß der Gegensatz von frischem Grün mit der rötlich gelben Farbe des vorzüglichen Steinmaterials die notwendige Einstimmung in die Umgebung herbeiführen wird. —

Die Wasserversorgungs-Anlage für Apulien. (Schluß aus No. 29.)

Vortrag, gehalten in der Hauptversammlung des Arch.- u. Ing.-Vereins zu Cassel am 23. Februar 1909 von Dr.-Ing. Dr. phil. Brandau.

Was die Sicherheit der Quellen betrifft, so ist der Gedanke an das Versiegen der Quellen, wenn auch nicht nabeliegend, so doch nicht gerade vernunftwidrig. Beruhigend ist vor allen Dingen die Wahrscheinlichkeit, daß die Quellen schon zu Römerzeiten an ihrer heutigen Stelle waren. Ich halte allerdings eine weit über das Projekt hinausgehende Sicherung der Sohle und Wände des Sele-Tales auf eine größere Strecke für unabweislich. Zur Verhütung der die Fluß-Ufer stark annagenden Hochwässer, durch heftige Regengüsse usw. hat die Regierung bereits seit Jahren das Wasser-Einzugsgebiet des oberen Sele in großem Maßstab aufzuforsten begonnen; eben deshalb ist auch mit einer systematischen Wildbach-Verbauung der Anfang gemacht. Die ergriffenen, geplanten und unter Umständen weiter noch möglichen Maßregeln halte ich für genügend wirksam, um die gefürchteten Entblößungen des Kalkgebirges durch Rutschungen zu verhüten. Noch verdient eine gegnerische Behauptung einige Beleuchtung. Das Wasser soll an seinen Bestimmungs-Orten mit hoher Temperatur anlangen. Rechnungsmäßige Beläge sind hierfür nicht beigebracht; freilich hat auch der Entwurf seine auf eine günstige Wirkung in dieser Hinsicht gerichteten Hoffnungen nicht zahlenmäßig begründet mangels zuverlässigen, auf diesen Fall anwendbaren Erfahrungs-Materials. Jedoch sind weitgehende und vielversprechende Schutzmaßregeln vorgesehen worden. Die Erwärmung der Erd-Oberfläche bei direkter Sonnen-Bestrahlung kann bis 50° C. in dieser Zone betragen. Von einer genügend starken Mauerung mit einem inneren 5 cm starken Zement-Verputz, sowie äußerer wasserdichter Abdeckung und Umstampfen mit dichter Tonschicht kann man im allgemeinen schon die Erzielung einer geringen Wärmeleitung voraussehen; mit anderen Worten: die Erzielung einer guten Isolierung. Die geringste Tiefe der Kanaloberkante unter der Erdoberfläche ist mit 2 m vorgeschrieben und es wird nicht große Kosten verursachen, diese Tiefe durch Ueberschüttung mit dem Aushubmaterial auf 3 m zu bringen. Durch Sickerschlitze, Regulierung und genügende Abdachung der Oberfläche wird das Eindringen von Wasser in den Boden verhütet und damit die Vermehrung der Wärmeleitungsfähigkeit. Unmittelbarer Sonnenbestrahlung

sollen Berasung oder Busch auf der Kanal-Ueberschüttung und Waldstreifen beiderseits derselben vorbeugen. Mir erscheint gerade diese letztere Maßregel eine besonders wirksame und leicht durchzuführende. Zumeist sind die Ländereien längs dem Kanal zu geringen Preisen zu erwerben.

Zum Abschluß unserer Betrachtungen über den berechtigten Kern der Einwendungen der Gegner des Kanal-Entwurfes geben wir unserer Ueberzeugung Ausdruck, daß die Bauausführung bei klarer Erkenntnis aller lokalen Bedingungen und bei ehrenhaftem Willen wohl eine Wasserversorgungs-Anlage schaffen kann, die allen billigen Anforderungen entspricht.

Im Herbst 1905 erhielt, nach öffentlicher Ausschreibung, eine für den besonderen Zweck gebildete Bau-Gesellschaft den Zuschlag, bei 1 Mill. L. Angebot unter dem Regierungs-Kostenanschlag, zu 125 Mill. L., mit nachfolgenden wesentlichen Bedingungen:

1. Fertigstellungs-Termin Ende 1920.
2. Regierung und Provinzen stellen jährlich in ihr Budget gewisse Summen für Abschlagszahlungen ein, die aber erst im Jahre 1925 den Betrag von 125 Mill. L. erreichen werden. (Die Baugesellschaft hätte somit, auch wenn sie ohne Verlust arbeitet, im Jahre 1920 die Summe von 30 Mill. Frs. aus Eigenem aufzubringen, die ihr erst im Laufe der folgenden 5 Jahre allmählich zurückerstattet werden.)
3. Nach Inbetriebnahme der Anlage wird die Bau-Gesellschaft Konzessionärin des Betriebes für eine Dauer von 9 Jahren. Sobald der Gewinn aus dem Betrieb einen gewissen Prozentsatz überschreitet, nehmen Staat und Provinzen mit der Hälfte des Ueberschusses an ihm teil. Wenn aber der Bau-Gesellschaft durch den Bau Verluste entstanden sind, so steht ihr zur Deckung derselben vor allem anderen die Hälfte der Ueberschüsse zu.

Dem staatlichen Kostenanschlag lagen Preisermittlungen für je ein lfdm Tunnel, freien Kanal, Rohrleitungen, Brücken und Syphons zugrunde, sowie die bezüglichen Längen der verschiedenen Ausführungsarten des Kanals. Für alles, was sonst zur Vollendung der ganzen Anlage gehört, wie: Enteignung, Verwaltungskosten, Wärterhäuser, Bodenbefestigung, Zufahrtsstraßen, Kraft-Anlagen, Bepflanzung usw. schlug man auf jene Preise gewisse Prozente auf. Da

der Entwurf durchaus nur generell gehalten ist (Progetto di massima), so mußte ein anbietender Unternehmer, wollte er nach Gebühr sicher gehen, an Ort und Stelle mit einem gewissen Apparat von technischen Fachleuten an ein eingehendes Studium des Entwurfes sich begeben und nach einer Richtigstellung desselben den Kostenanschlag genau festsetzen. Ich erwähne hier, daß das erst während der Bauzeit begonnene Einzelstudium der ersten Abteilung von 55 km Länge, auf der etwa 33 km Tunnel im generellen Entwurf vorgesehen waren, zu dem Ergebnis kam, daß statt dieser 40 km unerlässlich sind. Die Bau- und Betriebs-Konzessions-Gesellschaft: Ercole Antico und Genossen gaben ihr Angebot ab ohne eine Veranschlagung und ohne die Strecke überhaupt begangen zu haben. Da ich die Herren für klare Köpfe achte, aber ohne tieferen und sicheren Einblick in ihre Ideen erlangt zu haben, so habe ich für die Erklärung eines solchen Vorgehens nur Vermutungen. Ich muß annehmen, daß man instinktiv oder erfahrungsgemäß alle Kostenvorschläge der italienischen Staatsingenieure für gewissenhaft und zuverlässig ansah. Ferner, daß man das Konzessionsgeschäft für ganz besonders vielversprechend erachtet hat und drittens, daß auf Grund aller Erfahrungen mit derartigen Unternehmen und Verträgen im Falle des ungünstigen Ausganges Mittel und Wege bekannt sind,

um sich bessere Bedingungen zu verschaffen. Drei Jahre der Bauzeit sind heute schon verflossen. Bis zum Ende vorigen Jahres ist sichtlich noch wenig Bauarbeit geleistet; am weitesten ist die Feststellung der endgültigen Linienführung für die Hauptkanalstrecken gediehen, nachdem der generelle Entwurf kaum mehr als ein bloßes Bild auf dem Papier war. Es waren daher noch sehr eingehende und schwierige Vorstudien zu machen. In Caposele hat man die Hauptanstrengung auf die Ausführung der Wasserrfassung verlegt, an deren Vollendung im Laufe dieses Jahres gedacht wird. Man hat 1400 m Tunnelfertig gestellt und an verschiedenen anderen Tunnel-Eingängen sind die Vorbereitungen zum Beginn im Gange. Bis zum vertraglichen Beendigungstermin, Ende 1920, hat man im Jahresdurchschnitt noch für 10 Mill. L. Arbeiten zu leisten, welche die Schaffung einer gut gegliederten und gut geleiteten Organisation zur Grundbedingung eines Erfolges machen, an der es aber zur Zeit noch zu fehlen scheint.

Möge es der Unternehmung gelingen, der nach meinem Urteile fleißigen, strebsamen und so sehr von Schicksalen aller Art heimgesuchten Bevölkerung durch schnelle Beendigung des Baues die großen Wohltaten durch die Wasserversorgung zu bringen, die man sich von ihr versprechen darf. —

Vereine.

Der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Frankfurt a. M. folgte mit Damen am 1. Nov. 1908 der Einladung des Hrn. Stadtrates Koelle zur Besichtigung der damals in der Westhälfte (Talseite) noch im Bau begriffenen Verbreiterung der Wilhelms-Brücke über den Main. Da Seite 334 Jahrg. 1908 der „Deutsch. Bauztg.“ bereits zu diesen Arbeiten Einiges veröffentlicht ist, und die dabei angewendeten Eisenbeton-Konstruktionen in No. 9 ds. Js. unserer „Mitteilungen über Zement usw.“ dargestellt worden sind, so muß auf ein näheres Eingehen auf die interessante Arbeit, durch welche jetzt eine Verbreiterung auf 16,5 m erzielt ist, verzichtet werden. Die Ausführung wurde von der Firma Wayß & Freytag bewirkt. Die Kosten der Verbreiterung betrugen 315000 M., wozu für neue Straßen-Befestigung, Gleis-Anlagen, elektrische und Wasser-Leitung rd. 270000 M. traten, insgesamt 585000 M., also etwa $\frac{1}{3}$ der Kosten, welche ein Neubau neben der alten Brücke verursacht hätte, abgesehen von Gründungs-Schwierigkeiten und Beeinträchtigung des Stadtbildes. Auch der Schiffsverkehr blieb ungestört, da die gesamte Ausführung von schwebenden Gerüsten aus erfolgte und nicht ein Pfahl ins Wasser gestellt werden mußte.

Der Verein sprach nach der Besichtigung und den eingehenden Erklärungen Hrn. Koelle warmsten Dank sowie Glückwunsch zu dem gelungenen Werke aus —

In der Versammlung mit Damen am 9. Nov. 1908 sprach vor zahlreichen Zuhörern Hr. Geh. Rt. Gerstner von seiner Frühlingssfahrt nach Rom unter Vorführung vieler Lichtbilder, Pläne und Photographien. Redner erklärte zuerst die Gesamtanlage der Siebenhügelstadt und führte dann seine Zuhörer auf 7 Spaziergängen durch die interessantesten Stadt-Gegenden, zuerst auf den Monte Pincio und durch die Villa Borghese, wobei die vom deutschen Kaiser dorthin gestiftete Goethe-Statue, das von Frankreich gespendete Victor Hugo-Denkmal und das Canova'sche Porträt der Prinzessin Borghese-Bonaparte näher besprochen wurden. Der zweite Gang war dem Quirinal mit dem Königs-Schloß und seiner Umgebung mit alten und modernen Palästen samt ihren Kunstwerken gewidmet, den Rossebändigern auf dem Monte Cavallo, der Fontana di Trevi und den Thermen des Diocletian mit Michel Angelo's Einbauten, sowie der Parochialkirche Maria maggiore mit ihren antiken Säulen und altchristlichen Mosaiken. Der dritte Gang galt Sanct Peters Dom und den Kunstsammlungen des Vatican, von denen im Bilde außer den Architekturen auch eine Reihe anderer Kunstwerke vorgeführt wurden. Den Schluß bildete ein Rundblick über die ewige Stadt von der St. Peters-Kuppel. Der vierte nach dem Capitol und den Ruinen Roms führende Ausflug nahm seinen Ausgang vom Zentrum der Stadt, der Piazza Venezia; das Ziel wurde über den Corso und angesichts der gewaltigen mittelalterlichen Paläste der Patrizier-Familien erreicht. Sodann ging es hinauf durch Zedern und Pinien, vorüber am Rienzi-Denkmal zur Piazza del Campidoglio, dem architektonischen Hauptwerke Michel Angelo's, dessen Reiz noch gesteigert wird durch die antiken, beim Aufgang wie in der Mitte aufgestellten Kunstwerke. Auch hier grüßen gigantische Dioskuren den Ankömmling, und gewaltig ist der Eindruck des bronzenen Reiterbildes Marc Aurels. Der Senatorenpalast mit dem Rom beherrschenden Campanile, der Conservatoren-Palast und das Capitolinische Museum sind von unvergleichlich großartiger Zusammenwirkung. Vor

dem Abstieg zum Forum Romanum statten wir den Kaiser-Foren einen Besuch ab, deren besterhaltenes die Trajans-Säule schmückt, 113 n. Chr. von Senat und Volk dem großen Kaiser zu Ehren errichtet. Drunten auf dem Forum bewundern wir die Ruinen des Saturn- und des Dioskuren-Tempels, den Triumphbogen des Sept. Severus, die Constantins-Basilica und die Rostra usw., und schreiten durch den mit den Reliefs der Zerstörung Jerusalems geschmückten Titus-Bogen zum imposanten Flavischen Amphitheater, dem Colosseum des Titus, der besterhaltenen der gewaltigen Ruinen, deren betrübender Zustand besonders den Papsten zu danken ist, welche die Säulen usw. zu ihren christlichen Kirchen-Bauten ausbrachen und die edelsten Kunstwerke zum Kalkbrennen verwendeten. Den Schluß der Besichtigung bildete der Constantinsbogen. Unten, in S. Pietro in Vincoli, steht vor dem Grabmal Julius II. Michel Angelo's herrlicher Moses, das Seitenstück zu des Phidias olympischem Zeus. Beim Pantheon erschloß der sechste Spaziergang das Rom des linken Tiber-Ufers mit seinen zahllosen Kirchen und Palästen. Nach Schilderung des Pantheons mit den Grabstätten Raffaels, Victor Emanuel's und des Umberto I. besprach Redner die Kirchen Sopra Minerva und delle Pace, das kleinste Gotteshaus, das aber Jeder aufsucht, um Bramante's Vorhalle und Raffael's Sybillen zu genießen. Ganz noch ragen Bramante's köstliche Cancellaria auf, sowie der Palazzo Farnese mit Michel Angelo's wirkungsvollem Hauptgesims, die Sapienza und der Madama-Palast; daran reißen sich dem Victor Emanuel-Corso entlang bis zum Tiber unzählige Paläste. Beim Tiber folgen das Pompejus-Theater, der Schauplatz von Jul. Caesar's Ermordung und das Marcellus-Theater mit dem ersten Beispiel einer Theater-Außenfront. Beim Vesta-Tempel, der Bocca della Verità und der Tiber-Insel, bei der die Cloaca maxima in den Fluß mündet, schließt dieser überreiche Spaziergang mit dem Aufstieg zu den herrlichen Ausblicken des Janiculus. Der siebente Ausflug zeigt uns den Süden Roms am Caelius und Esquilinus, zuerst die grandiosen Caracalla-Thermen, dann den Lateran mit der Hauptkirche und dem Museo Laterano, endlich den Ausblick nach den Straßen Appia und Appia nuova zum Grabmal der Caecilia Metella, dem Claudius-Aquädukt und den Katakomben. Redner bedauert, der vorgerückten Zeit halber den Spaziergang nicht extra muros fortsetzen zu können, wo Tivoli, Frascati und das Albaner-Gebirge dem Freund des Altertums wie der erhabenen Natur bis zum Meeresstrand eine reiche Ausbeute versprechen. Zum Schluß spricht der Vorsitzende, Hr. Kölle, dem Redner warmsten Dank der Zuhörer aus. — Gstr.

Sächsischer Ingenieur- und Architekten-Verein. In der Wochenversammlung am 9. November 1908 führt Hr. Br. Neminar „Reisebilder aus Rußland“ vor, das er gelegentlich des internationalen Schiffsahrts-Kongresses in Petersburg besucht hatte. Er gab zunächst einen kurzen Abriß über den Verlauf des Kongresses und vergleicht Reisen nach und innerhalb Rußland in Bezug auf ihre Entfernung mit solchen in westeuropäischen Ländern. Seine Schilderungen des Landes beginnt er mit St. Petersburg und führte die Haupt-Sehenswürdigkeiten dieser $1\frac{1}{2}$ Mill. Einwohner zählenden modernen Großstadt in zahlreichen Lichtbildern vor. Unter diesen sind namentlich hervorzuheben die in verschwenderischer Pracht aus Granit und Marmor für mehr als 23 Mill. Rbl. erbaute, 102 m hohe Isaaks-Kathedrale mit vergoldeter Kuppel von 27 m Durchmesser, die größte Kirche Petersburgs, deren Inneres von

Gold und Silber und anderen Kostbarkeiten strotzt; die Denkmäler Nikolaus I. und Peters des Großen, das Riesengebäude der Admiralität, durch dessen 70m hohen Turm der Meridian von Petersburg geht, der Winterpalast, die 47m hohe Alexandersäule, welche auf einem 8m hohen Granitblock als Sockel den größten Monolith der Neuzeit, eine 30m hohe polierte Granitsäule von 4m Durchmesser trägt. Aus der Eremitage wurden Originale von Murillo, Rembrandt und Raphael in Lichtbildern wiedergegeben. Hierauf führte Redner Bilder von Peterhof, dem nach dem Muster von Versailles erbauten und prachtvoll ausgestatteten kaiserlichen Lustschloß mit seinen Wasserkünsteln, Kaskaden, Springbrunnen, vergoldeten Figuren und dem Kanal nach dem Meere vor und wendet sich hierauf nach Finnland, wo man sich wieder nach Westeuropa versetzt fühlt. Es werden hiervon vorgeführt: Schloß Wiborg, der 12m breite Seimokanal, durch den in 28 Schleusen ein Gefälle von 78m überwunden wird und der mächtige Imatra-Wasserfall.

Sodann folgen Bilder von der alten Reichshauptstadt Moskau, vor allem dem Kreml, dieser großen Vereinigung von Kirchen, Palästen und Staatsgebäuden, umschlossen von einer zinnengekrönten Backsteinmauer mit 19 Türmen und 5 Toren. Ein Blick von dem 97m hohen Glockenturm Johannes des Großen auf die Stadt zeigt, daß diese sich in 4 konzentrischen Ringen um den Kreml aufbaut und zwar: die befestigte Stadt, der Hauptsitz des Verkehrs, die weiße Stadt, der elegante Stadtteil, die Erdstadt und schließlich die Vorstädte. Unter den Kirchen ist die Erlöserkirche die schönste; ihre Baukosten betrugen 15 Mill. Rbl. Das Innere ist reich mit Gold und Marmor ausgestattet.

Als letzte Stadt wird Nischni-Nowgorod vorgeführt. Es zerfällt in die eigentliche Stadt zwischen Wolga und Oka und dem Jahrmarkt, dem Schauplatz der weltberühmten Messen mit rd. 400000 Meßbesuchern. Die Wolga ist hier 750m breit, ihr Ueberschwemmungs-Gebiet dagegen 20km. Der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser beträgt 12,6m.

Zum Schluß führte der Vortragende noch eine Reihe bemerkenswerter Volkstypen vor. Der Vorsitzende sprach dem Vortragenden für seine sehr interessanten Ausführungen den Dank der Versammlung aus. — K.

Münchener (oberbayer.) Architekten- u. Ingenieur-Verein. Am 26. Nov. 1908 sprach Gabriel v. Seidl; „Verschiedene Reiseeindrücke“ nannte er seine ebenso interessanten als nach verschiedenen Seiten hin anregungsreichen Schilderungen der Eindrücke, die er auf einer Studienfahrt gewonnen. Gegen die Bezeichnung „Vortrag“ hatte er sich gewehrt, aber es gewann wohl Mancher von dieser zwanglosen Plauderei mehr als von einem Vortrag. G. v. Seidl's Redeweise hat in ihrer schlichten Art ohnehin schon etwas Eindringliches, anheimelnd Zwingendes. So schilderte er z. B. die Art, wie die Brüsseler ihren schönen Marktplatz mit dem eindrucksvollen Rathaus architektonisch prächtig ausgestalteten und geschickt in seinem größten Teil dem Getriebe des durchgehenden Großverkehrs entrückten, so lebendig, daß man sofort das Nachahmenswerte herausföhlte. Mit besonderer Liebe verweilte er bei dem Weimarer Göthehaus, von dem er Grundrisse usw. in reichlicher Anzahl vorführte. Herzerfreuend war es, wie er auf jede Einzelheit dieses schlichten Dichterheimes einging und ihm seine höchste Anerkennung zollte, während es wohl manchem seiner Kollegen einfach des Niederreißen wert erscheinen dürfte. Wie eingehend sich Gabriel v. Seidl mit der kleinbürgerlichen Profan-Architektur auf vertrautem Fuß befindet, bewies er durch die Schilderung eines von ihm als vorbildlich anerkannten Familienhausbaues in unserer Villen-Kolonie Gern, wo mit Vernunft und Pietät die vorhandenen gewesenen schönen Bäume geschont worden waren. Er wies auch darauf hin, daß schon König Ludwig I. einen Plan ausarbeiten ließ, durch dessen Ausführung München mit einem breiten Gürtel von Parkanlagen und Villenorten zu umziehen in Aussicht genommen war. Wir Münchener kennen und schätzen G. v. Seidl als großen und feinsinnigen Naturfreund, dessen Anregung durch Gründung des „Isartal-Vereins“ und seiner rastlosen Tätigkeit in diesem wir die Erhaltung unserer vielbenedigten landschaftlichen Perlenkette, der malerischen Stromstrecke von Großhesselohe bis Wolfratshausen danken. Kann es da Wunder nehmen, wenn wenige Tage nach diesem Vereinsabend sich das ganze geistige und künstlerische München für seinen sechzigsten Geburtstag, den er am 9. Dezember 1908 feierte; zu dem herzlichsten Wunsche einte, daß er uns noch lange und in voller Schaffenskraft und -Freudigkeit erhalten bleiben möge. —

Am 3. Dez. 1908 führte der Baugewerkschul-Direktor von Passau, Julius Kempf, an der Hand zahlreicher Licht-

bilder nach Selbstaufnahmen durch eine Reihe „Niederbayerische Klosterkirchen“. Der Untertitel: „ein Beitrag zur Geschichte der Baukunst des XVIII. Jahrhunderts“ war nicht nur vollkommen gerechtfertigt, sondern J. Kempf gab hierzu noch sehr wertvolle und interessante Aufschlüsse über die Gründungsdaten und die dem Umbau in der Barock-Periode vorausgegangene bauliche Entwicklung, was um so mehr angezeigt war, als nicht wenige dieser Klosterkirchen mit ihrer Entstehung bis ins XVIII. Jahrhundert unter Herzog Tassilo, den man füglich den bayerischen Kloster-Gründer nennen könnte, zurückreichen; zugleich enthüllten diese Kirchen- und Klosterbauten in ihrer Außenarchitektur nicht nur ein überraschendes Verständnis der späteren Baumeister ihrer Umgestaltung für die kluge Benutzung des Vorhandenen, sondern auch in ihrer Innenausstattung einen bewundernswerten Sinn für eindrucksvolle Raumkunst und eine schier unerschöpfliche Phantasie für Dekoration. Leider drängte sich dabei die unerfreuliche Erkenntnis auf, welche Sündenlast sich die Vollstrecker der Säkularisation und die nachmaligen Eigentümer dieser Bauwerke durch ihren Unverstand in Kunstsachen aufbürdeten. Gröbste Vernachlässigung und Zerstörungssucht ließen sich die einen wie die anderen zuschulden kommen, gegenüber denen wenigstens für die Zukunft zu steuern die energischste Handhabung eines Schutzgesetzes nach dem Vorbild anderer Staaten angezeigt wäre. —

Die Hauptversammlung am 10. Dez. 1908 brachte zunächst den wohlbegründeten und unter den gegebenen Umständen notwendigen Antrag auf „Erhöhung der Mitglieder-Beiträge“, weiter den des „Bundes Deutscher Architekten“ betreffs gerichtlicher Sachverständiger und die Erörterung einiger Verbandsfragen. Dann sprach Hr. Direkt.-Ass. Carl Straub über den „Trachit-Tuff des bayerischen Rieses als Baustein“. In unserer Zeit der vorwiegenden Kohlenheizung, insbesondere in den größeren Städten, ist dieses Kapitel ganz besonders dringlich. Nicht blos in München, sondern auch anderwärts ist durch den schwefeligen Niederschlag der Rauchmassen bei Nebel und Regen die rasche Verwitterung verschiedener Arten des Sandsteines, namentlich des grünlichen, zu einem ersten Uebel geworden. An den neuen Teilen unserer Residenz, an Teilen des alten Rathauses usw. und insbesondere an Teilen der erneuerten Maximilians-Brücke kann man diesen zerstörenden Einfluß beobachten. Zwischen den Fingern läßt sich die obere Schicht dieses Materiales nach einigen Jahrzehnten zerreiben und hervorstehende Ornamenteile stürzen bei der geringsten Erschütterung in die Tiefe. Mit der Vorführung einer Reihe von alten Bauwerken, die aus dem Rieser Trachit-Tuff erbaut wurden, zeigte nun Redner dessen Vorteile und Wetterbeständigkeit. —

J. K.

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Museum für Völker- und Länderkunde in Stuttgart wird für die in Württemberg geborenen oder zurzeit dort ansässigen Architekten zum 1. Juli d. J. erlassen. Es gelangen 3 Preise von 4000, 2500 und 1500 M. zur Verteilung. Unterlagen können gegen 2 M., die zurückerstattet werden, durch die Geschäftsstelle des „Württembergischen Vereins für Handelsgeographie“ in Stuttgart, König-Straße 35, bezogen werden. —

In einem beschränkten Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Bau einer zehnklassigen Elementarschule zu Dahlhausen a. d. Ruhr waren 9 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht, dem als auswärtige technische Mitglieder die Bauräte Breiderhof aus Bochum und Kullrich aus Dortmund angehörten, erteilte den I. Preis von 600 M. dem Entwurf „Erfahrungsmäßig“, Verf.: Architekten D. & K. Schulze in Dortmund; den II. Preis von 400 M. dem Entwurf „So dachten wir“, Verf.: Architekten Schmitz & von Ladiges in Dortmund; den III. Preis von 300 M. dem Entwurf „Morgensonne“, Verf.: Architekt Mähl in Bremen. Außerdem erhielten folgende Entwürfe Entschädigungen: der Entwurf mit dem Kennwort „Auf der Höhe“, Verf.: Architekt Oskar Kunhenn in Essen, 200 M.; die Entwürfe mit dem Kennwort „Im Wiesenrain“, Verf.: Architekten Steinbach und Lutter in Dortmund, sowie mit dem Kennwort „Ost und West ist am best“, Verf.: Architekt Mähl in Bremen je 150 M. —

Inhalt: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien. — Das neue Rathaus in Recklinghausen. (Schluß) — Die Wasserversorgungs-Anlage für Apulien. (Schluß). — Vereine. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



CHLOSS BRYNNEK-SIE-
MIANOWITZ DES GRA-
FEN HUGO HENCKEL
VON DONNERSMARCK
IN SCHLESSEN. * ARCH.:
KÖNIGL. BAURAT KARL
GROSSER IN Breslau.
* ANSICHT DES SPEISE-
SAALES IM HAUPTGE-
SCHOSS. * * * * *
DEUTSCHE
* * BAUZEITUNG * *
XLIII. JAHRG. 1909, No. 32.



Ansicht der Parkseite mit vorgelagerter Terrasse.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. N^o. 32. BERLIN, DEN 21. APRIL 1909.

Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Architekt: Königlicher Baurat Karl Grosser in Breslau.

(Fortsetzung). Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen Seite 213.



Die äußere Erscheinung des Schlosses ist weniger auf großen repräsentativen Ausdruck gerichtet, sondern zeigt mehr die Erscheinung eines wohlhabenden Behäbigkeit verratenden umfangreichen Herrnsitzes. Nichteigentlich Monumentalstil ist trotz Türmen und durchgehenden Pilastern der beabsichtigte herrschende

Charakter des Äußeren, vielmehr überwiegt der aus den Bedürfnissen einfacher Wohnlichkeit ins Schloßartige gesteigerte Eindruck. Das ganze Gebäude ist in die Formen eines maßvollen Barock mit starken italienischen Einflüssen gekleidet. Es geschah auf Wunsch des Bauherrn, daß dieser in Schlesien nicht fremde Stil dem Gebäude aufgeprägt wurde. Sämtliche architektonische Gliederungen, wie der Sockel, die Gesimse, die Teilungen der Flächen und Umrahmungen der Öffnungen, dazu alle figürlichen und ornamentalen Teile wurden in Werkstein ausgeführt, während die Flächen Terranova-Putz erhielten. Die Dächer wurden in Ullersdorfer Biberschwänzen als Doppeldach eingedeckt.

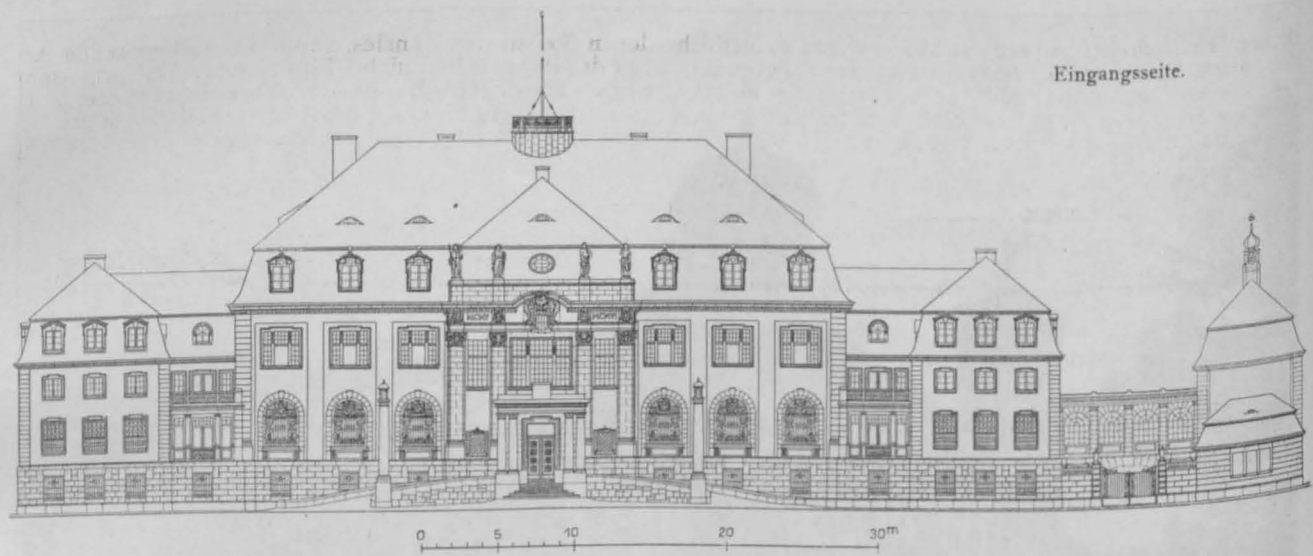
In den Verkehrsräumen des Inneren ist dem Stein- und steinähnlichen Material der Vorzug gegeben. Im Vestibül und in der Schloßhalle ist in den Wandflächen der echte Putz stehen geblieben. Beide Räume wurden gewölbt und die Gewölbe mit angetragenen Ornamenten geschmückt. Die Haupttreppe ist in den Läufen aus weißem Marmor aufgebaut und hat Balustraden aus farbigem Marmor erhalten. Das gleiche Material wurde auch für die Fußböden der Schloßhalle, der Flure und der Treppenhalle verwendet. Ein Wechsel des Materials fand in den Gesellschafts- und den Wohnräumen

statt. So haben die an der Südfront gelegenen Gesellschaftsräume, die unter sich durch breite Schiebetüren verbunden sind, Decken erhalten, die teils aus Holz erstellt wurden, teils aber auch durch gezogene Gesimgliederungen gebildet wurden und eine bescheidene Bereicherung durch ornamentale Antragearbeit erhalten haben. Die Fußböden wurden mit Parkett belegt. Die Haltung dieser Räume ist verhältnismäßig einfach, aber würdig. Eine reichere Ausstattung hat nur der Speisesaal (Bildbeilage) erhalten, dessen Paneele und Pilaster aus farbigem Marmor hergestellt wurden, und dessen Wandflächen eine Bespannung aus Seidenstoff erhalten haben; sowie die Kapelle, die nach Entwürfen des Prof. Oetken farbig ausgemalt wurde.

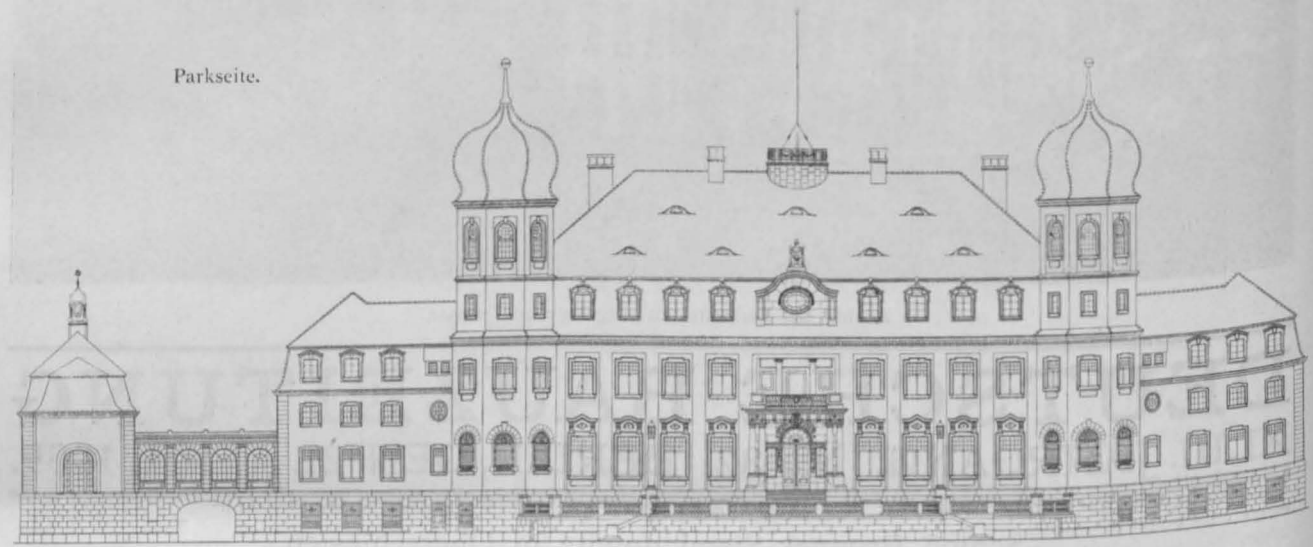
In konstruktiver Beziehung ist zu bemerken, daß das Gebäude durchgehends Massiv-Decken erhalten hat, für welche Plattenbalken und Hohlbalken von Visintini verwendet worden sind. Die Visintini'schen Hohlbalken, die meist zur Abdeckung von Räumen von 7—8 m Spannweite verwendet wurden, haben sich nach den Mitteilungen des Architekten recht gut bewährt bis auf geringe Haarrisse, die sich an einigen Stellen später im gespachtelten Putz gezeigt haben. Der Architekt empfiehlt bei der Anwendung der genannten Balken, die rohen Decken vor Aufbringung des Putzes mit einem Drahtgewebe zu unterspannen.

Heizung, Beleuchtung und Wasserversorgung des Schlosses erfolgen von der im Lageplan S. 202 kenntlich gemachten Zentralstation aus, die in einer Entfernung von rd. 250 m vom Schlosse errichtet worden ist. Der Hochdruckdampf wird in 3 Cornwall-Kesseln mit je 30 qm Heizfläche auf 8 Atm. Ueberdruck gebracht, für die Heizung jedoch durch Reduktions-Ventile auf 0,15 Atm. zurückgeführt. Für das Schloß wurde eine Niederdruck-

Eingangsseite.

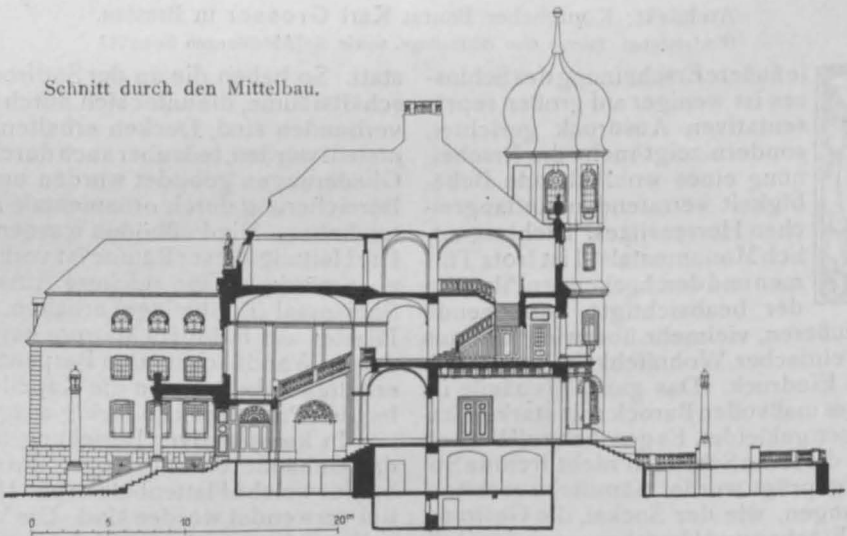


Parkseite.



Warmwasser-Heizung gewählt, während die Kapelle sowie die Wirtschafts-Gebäude Dampf-Niederdruck-Heizungen erhalten haben. Für die Erzeugung der Elektrizität arbeiten zwei liegende Verbund-Maschinen von je 50 PS., die unmittelbar mit den Dynamos gekuppelt sind. Außerdem hat eine Akkumulator-Batterie von 300 Ampère und 2x120 Volt Spannung Aufstellung gefunden.

Schnitt durch den Mittelbau.



Die hochgeführten Bauteile des Schlosses bedecken eine Fläche von 1750 qm. Hierzu tritt die Fläche der Anbauten, wie der Kapelle, des Wintergartens und der Terrassen mit etwa 530 qm. Der Rauminhalt aller Bauteile beträgt 32 112 cbm. Die Baukosten betragen unter Hinzurechnung der auf das Schloß entfallenden Teilbeträge

für Heizung, Wasserversorgung und Beleuchtung rund 1 130 000 M., sodaß auf 1 cbm umbauten Raumes rund 35 M. entfallen.

Nach Abschluß der vorbereitenden Arbeiten wurde im Frühjahr 1905 mit der eigentlichen Bau-Ausführung begonnen und diese im Herbst 1907 vollendet.

Wir werden den bisher gegebenen bildlichen Dar-

stellungen noch einige Ansichten des Äußeren und Inneren folgen lassen und hierauf den Stallhof sowie das Fasanenmeisterhaus in Wort und Bild anführen, um zu zeigen, wie auch die Nebengebäude die gleiche Sorgfalt in der technischen und künstlerischen Durchbildung erfahren haben, wie der Hauptbau.

(Schluß folgt.)

Vom Panamakanal.

Von Max Frhrn. von Wendland in München. (Schluß aus No. 23.)

Die Erdbewegung für die Vollendung des Schleusen-Kanales wird unter Berücksichtigung des Umstandes, daß von dem Gesamtaushub der beiden französischen Gesellschaften für den Niveau-Kanal von etwa 61 Mill. cbm rd. die Hälfte auch für den Schleusen-Kanal zu verwenden war, anfangs von den Amerikanern auf nur

rd. 78 Mill. cbm geschätzt. Dazu kamen dann aber eine Reihe von Veränderungen, so namentlich in der in der Limon-Bucht von Colon bis Minidi herzustellenden Schiffahrtsrinne mit etwa 5 Mill. cbm und vor allem die durch Verlegung der Schleusen von der Küste des Stillen Ozeans bei La Boca landeinwärts bis Miraflores erforderlich wer-

denden Mehrarbeiten mit etwa 22 Mill. cbm und schließlich die zuletzt beschlossene Verbreiterung des Culebra-Einschnitts von 200 auf 300 Fuß (65 auf 91 m) mit rd. 10 Mill. cbm Mehraushub. Zusammen mit dem, was bei den großen Rutschungen von Cucaracha und Paraíso, die schon den

denen Stellen des Kanales, sowie die vorbereitende Arbeit des Bohrens im Culebra-Einschnitt. Abbildung 6 gibt einen Längsschnitt durch den Culebra-Hügel wieder, d. h. durch die Kanalstrecke, welche den größten Aushub erfordert, mit Einzeichnung der Leistung der Franzosen und

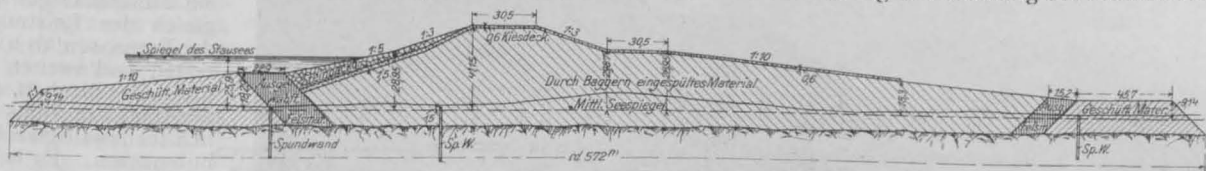


Abbildung 12. Größter Querschnitt durch den Staudamm bei Gatun nach dem Ausführungs-Entwurf.

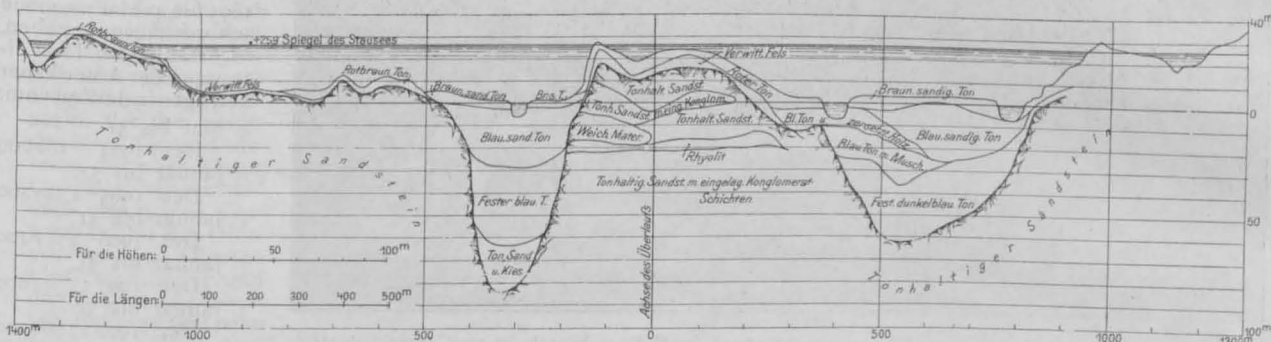


Abbildung 13. Längsschnitt durch das Gelände in der Achse des Gatun-Staudammes.

Franzosen große Schwierigkeiten gemacht hatten, erneut aus der Kanalrinne herauszuschaffen war, ergibt sich dann ein Gesamtaushub von 151 Mill. cbm.

In den beiden Mündungsstellen von Colon bis zum Gatun-Damm und vom Stillen Ozean bis La Boca sind vorwiegend Baggararbeiten, nur vereinzelt Felsbeseitigungen unter Wasser vorzunehmen. Größere Felsprengungen werden dagegen bei Gatun für die dort zu errichtenden 3 Schleusenpaare erforderlich. Die Baggerungen werden teils mit alten französischen Leiter-Baggen, teils mit modernen Saug-Baggen mit Spülleitungen ausgeführt, von welchen übrigens der größte nur 1000 cbm in einer Stunde leistet, also durchaus nicht zu den bedeutendsten dieser neuzeitlichen Maschinen gehört. Außerdem kommen dort auch noch Greif-Bagger und Dampfschaukeln zur Anwendung. Auf der eigentlichen Kanalstrecke im Binnenland wird der Boden zumeist im Trockenem gelöst, z. T. mit Leiterbaggen, vorwiegend aber mit Löffelbaggen, oder wie die Amerikaner sie bezeichnen, Dampfschaukeln, die 2,5 bis 5 cbm fassen und weichen Felsboden ohne weiteres lösen können. Bei hartem Felsboden muß zunächst eine Lockerung durch Sprengung vorhergehen. Es werden meist Ingersoll-Bohrmaschinen zu diesem Zweck verwendet. Der Felsboden wechselt zwischen weichem, tonhaltigem Sandstein und festem Basalt. Der Culebra-Hügel ist vorwiegend aus einer festen Basalt-Breccie gebildet.

Der Transport des gelösten Materiales muß z. T. auf beträchtliche Entfernungen hin erfolgen, wobei als Zugkraft Dampflokomotiven, zur Beförderung große Kippwagen oder Plattformwagen dienen, von welchen letzteren die Erdmassen an der Abladestelle durch eine Art Pflug herabgeschoben werden, welchen die Lokomotive in Bewegung setzt. Große Massen des nach Norden zu befördernden Bodens verschlingen der Gatun-Damm und die Anschließungen in der Limonbucht längs der Kanalrinne, im Süden die Kanal-Strecke zwischen den Schleusen bei Miraflores und der Mündung bei La Boca.

Unsere Abbildungen 3—5 zeigen Dampfschaukeln bei der Arbeit des Aushubes bzw. Bodenlockerns an verschied-

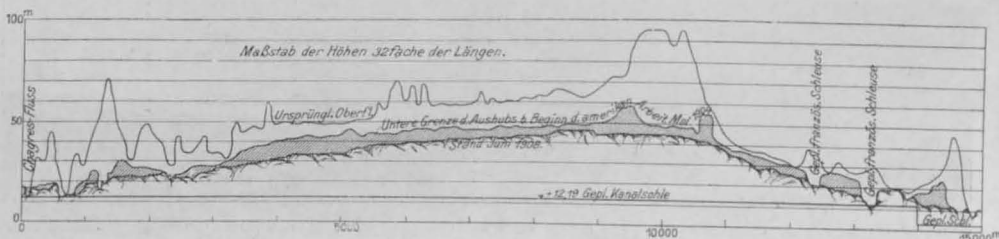
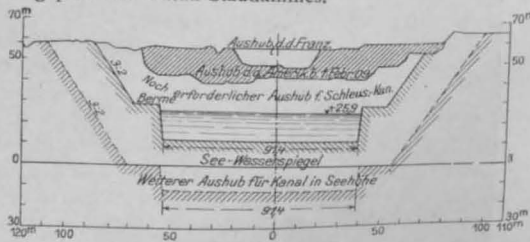


Abbildung 6. Längsschnitt durch den Culebra-Einschnitt.



Abbildung 11. Lageplan des Gatun-Staudammes.

Abbildg. 7. Kanal-Querschnitt im Culebra-Einschnitt (nach Engineering News).



derjenigen der Amerikaner bis Mitte 1908. Aus dem Querschnitt Abbildung 7 ist noch deutlicher ersichtlich, was geleistet ist und was noch geleistet werden muß. Die Abbildung zeigt auch, wie ungeheuer sich die Aushubmassen für einen Niveau-Kanal allein in diesem Einschnitt vermehren würden, allerdings unter der Voraussetzung, daß

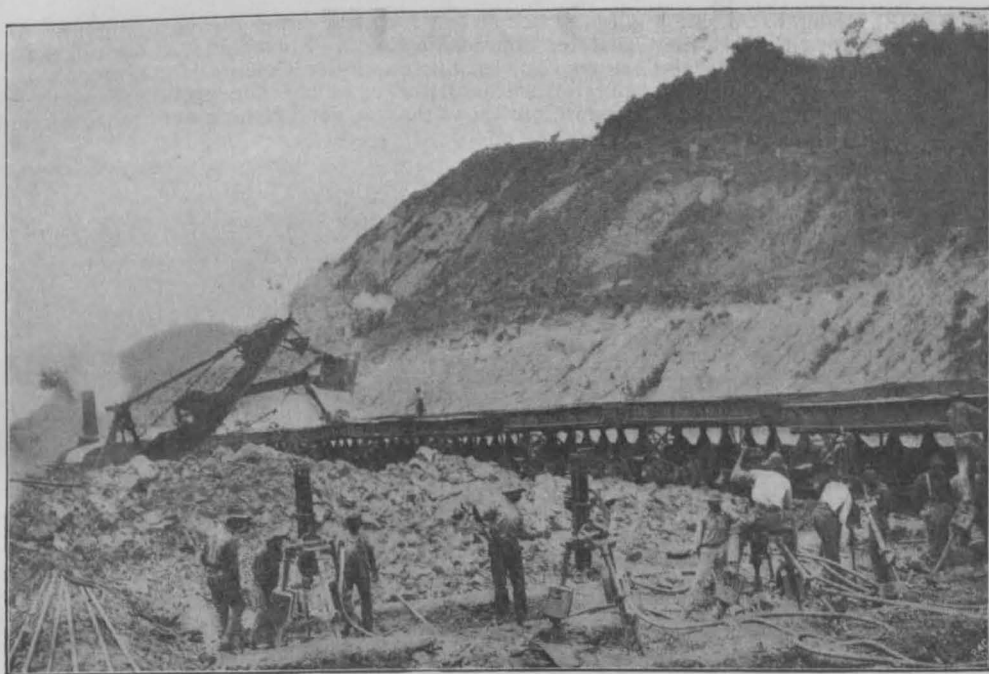


Abbildung 3. Dampfschaufel, flache Kippwagen beladend, im Culebra-Einschnitt am Contractor's Hill.



Abbildung 4. Trocken-Aushub der Schleusen-Baugrube bei Gatun, Januar 1907.

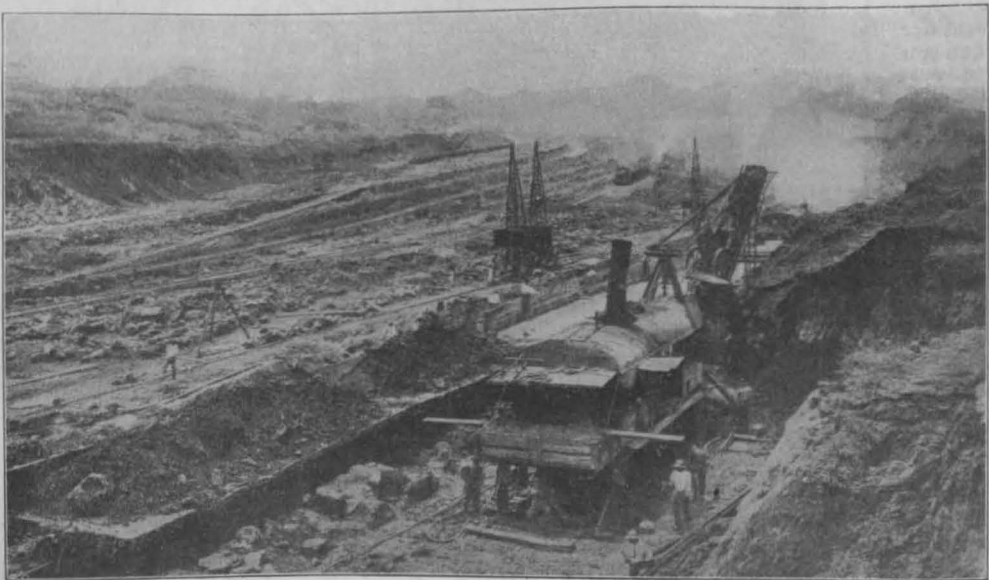


Abbildung 5. Trocken-Aushub im Culebra-Einschnitt bei Empire.

auch für den Niveau-Kanal die beschlossene Verbreiterung von 200' auf 300' beibehalten würde.

Interessant ist auch ein zahlenmäßiger Vergleich der Leistungen der Franzosen, d. h. der ersten und zweiten Panama-Gesellschaft, und der Amerikaner hinsichtlich der bewältigten Aushubmassen. Es leisteten die Franzosen von 1882 bis 1889 und von 1895 bis 4. Mai 1904, wie schon früher angegeben, rd. 61 Mill. cbm. Die Leistungen der Amerikaner betrugen in der Zeit vom:

4. Mai bis 31.	cbm
Dez. 1904	182 600
1. Januar bis 31.	
Dez. 1905	1 349 400
1. Januar bis 31.	
Dez. 1906	3 711 400
1. Januar bis 31.	
Dez. 1907	11 824 000
1. Januar bis 31.	
Dez. 1908	27 762 500

Insgesamt 44 829 900

Davon sind im Trocknen ausgehoben rd. 27,83 Mill., durch Baggerung im Nassen rd. 17 Mill. cbm. Bis zum 1. Februar 1909 betrug der Gesamtaushub der Amerikaner 47,7 Mill. cbm.

Ein außerordentlich wichtiges Glied im Bau des Panama-Kanales bildet der große Staudamm bei Gatun. Als ich Anfangs August 1907 den Isthmus wieder verließ, war man gerade dabei, an der Baustelle die erforderlichen Gebäude für die Verwaltung und die Ingenieure, sowie die Unterkunfts-Baracken für die Arbeiter zu errichten und eine Wasserversorgung für die Baustelle anzulegen. Als ein Beispiel für die großen und zweckmäßigen Baulichkeiten, die von den Amerikanern für die vorgenannten Zwecke an verschiedenen Stellen des Kanales geschaffen worden sind, geben wir in Abbildg. 8 einen Ueberblick über die bedeutendste Anlage dieser Art, die Baulichkeiten bei Culebra, ferner in Abbildung 9 den Typus eines Bureau-Gebäudes und in Abbildung 10 den Einblick in eine Schlaf-Baracke für europäische Arbeiter. Wenige Wochen später begannen die Vorarbeiten an dem Damm, und zwar als eine der ersten die Ablenkung des Chagres in den bereits von den Franzosen angelegten Abzugskanal. Ende 1907 konnte nach sorgfältigen und umfangreichen Vorarbeiten und Versuchen an einem im Maßstabe 1:12 aus den für den

Damm zu verwenden. Den Materialien hergestellten Versuchsdamme, der sich als durchausdichterwies, mit der Anschüttung des Dammes begonnen werden, die während des Jahres 1908 tatkräftig fortgesetzt wurde.

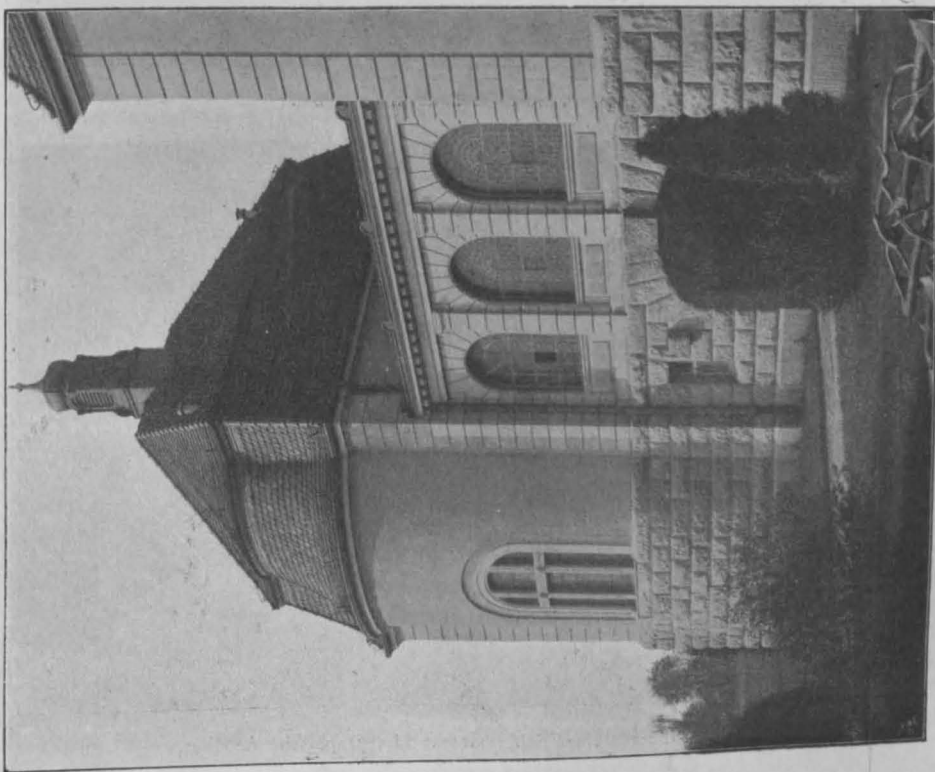
Der Gatun-Damm, dessen Lageplan in Abbildung 11 dargestellt ist, bezweckt, wie schon bemerkt, die Wassermassen des Chagres und seiner Nebenflüsse in einen großen Stausee von rund 426 qkm Oberfläche zu sammeln, der die ausgedehnten Sumpfländereien zwischen Gatun und Bohio bedeckt und auch das ganze Chagres-Tal bis Bas Obispo, wo der Obispo-Fluß einmündet und der Chagres eine scharfe Wendung nach Osten macht, in einer Ausdehnung von 87 km unter Wasser setzt (vergl. den Gesamtplan des Kanales, Abbildung 1 in No. 28).

Der Damm soll Abmessungen erhalten, die einzig in ihrer Art sind. Er legt sich in einer Gesamtlänge von rd. 2,4 km zwischen die das Chagres-Tal westlich und östlich begrenzenden Hügelketten. Er erhält am Fuß eine mittlere Breite von rd. 520 m, im größten Querschnitt (Abb. 12) sogar von rd. 570 m, und sollte sich nach dem ursprünglichen Plan etwa 41 m über dem mittleren Meeresspiegel erheben. Der Seespiegel selbst sollte auf +25,9 m über dem Meer angestaut werden, sodaß die Dammkrone die beträchtliche Höhe von 16,25 m über dem Stauspiegel erhalten hätte. Etwa in Talmitte erhebt sich bis zu 33,5 m über dem Meer ein kleiner Hügel, der dazu benutzt werden soll, um hier den erforderlichen Ueberlauf anzulegen, der in 91 m Breite geplant ist. An der östlichen Hügelkette sind die Schleusen vorgesehen, mit denen der Höhen - Unterschied vom Meere bis zum Stauspiegel überwunden wird.

Der Damm soll beiderseits am Fuß aus zwei parallelen, aus festem Aushubmaterial geschütteten Schutzdämmen bestehen, die an der Innenseite noch durch kräftige Felspakungen befestigt werden sollen. Den eigentlichen Kern des Dam-



Nord-Flügel, Winter-Garten, Kapelle und Terrassen-Garten.
Architekt: Königlicher Baurat Karl Grosser in Breslau.



Kapelle mit anschließendem Winter-Garten.
Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

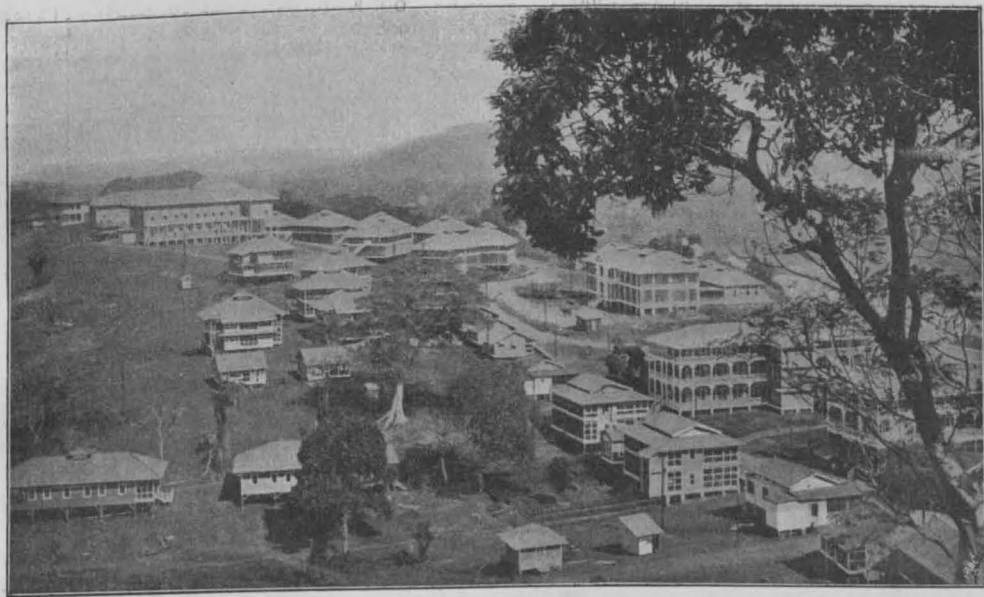


Abbildung 8. Ansicht von Culebra vom Wasserbehälter aus, Verwaltung links, Hotel rechts, Klubhaus Mitte.



Abbildung 9. Bureau-Gebäude in Cristobal.

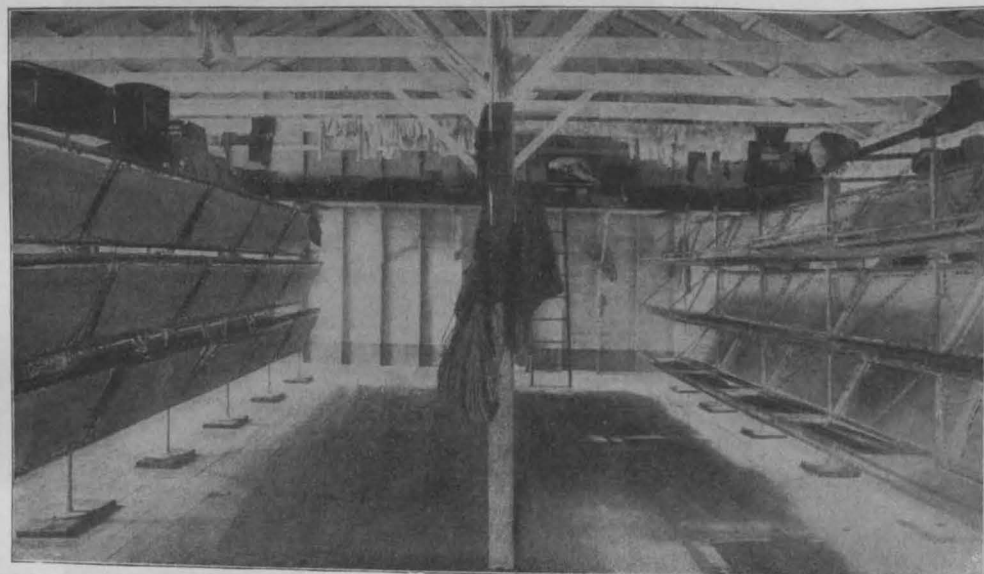


Abbildung 10. Inneres einer Schlafbaracke für europäische Arbeiter.

mes soll in der Nähe aus dem Bett des Chagres durch Saugbagger ausgehobenes und eingeschlammtes, tonhaltiges Sandmaterial bilden, zusammen rd. 2,3 Mill. cbm. Ausgeführte Beispiele in Kalifornien und der bereits erwähnte Versuchsdamm beweisen, daß es möglich ist, auf diese Weise einen wasserundurchlässigen und für hohen Druck widerstandsfähigen Damm herzustellen. — Aus dem Längsschnitt durch die Mitte der Damm-Krone (Abbildung 13) ist die Bodenbeschaffenheit der Baustelle des Dammes ersichtlich, der an 2 Stellen das alte Chagres-Bett kreuzt. Hier ist der tonige Sandstein, der den Untergrund bildet, in 2 tiefen Rinnen ausgewaschen, die mit späteren Ablagerungen, ebenfalls meist toniger Natur, ausgefüllt sind. Um diesen Zustand festzustellen, sind in der ganzen Länge des Dammes zahlreiche Bohrungen bis auf den gewachsenen Fels herabgeführt. Wie das Längsprofil zeigt, bestehen die oberen Schichten in diesen Rinnen aus tonigem Sand, der ein wenig Wasser durchläßt, das unter Umständen durch Spundwände abgeschlossen werden sollte, die man jetzt aber nicht mehr für nötig hält. Darüber lagert in großer Mächtigkeit vollkommen undurchlässiger blauer Ton, darunter, unmittelbar über dem Felsen, ein Gemisch von Ton, Sand und grobem Kies. Nach den vorgenommenen Untersuchungen war ein Wasserdurchtritt durch diese Schichten von oben nach unterhalb des Dammes nicht festzustellen und der Boden wurde für die Last des Dammes auch als ausreichend tragfähig erachtet.

Andererseits Fußmauer des Dammes erfolgte nun am 21. November 1908 eine Einsenkung des Dammes in einer Ausdehnung von etwa 60 m bis auf 6 m, jedenfalls infolge der Regengüsse, die sich schon im Oktober mit ungewöhnlicher Heftigkeit eingestellt und den ganzen November andauerten. Die Nachricht von diesem Mißgeschick erregte die öffentliche Meinung in Amerika gewaltig und ein Teil der europäischen Presse schilderte die Lage der Amerikaner am Kanal als sehr bedenklich. Waren doch von verschie-

denen Seiten gegen die Konstruktionsweise und die Lage des Dammes starke Bedenken geltend gemacht worden.

Die nächste Folge war, daß der neugewählte Präsident Taft mit einem Stabe von Ingenieuren nach der Landenge entsandt wurde, um die Sachlage eingehend zu prüfen. Die Bereisung, die am 30. Januar d. Js. in Colon begann, dauerte 19 Tage und nach den amtlichen Mitteilungen des Ergebnisses der Untersuchungen haben diese die anfängliche Befürchtung über die Unzulänglichkeit des Dammes zerstreut¹⁾. Jedoch haben diese Ingenieure es für wünschenswert erklärt, den Damm um 20' oder 6,10 m zu erniedrigen, um die Auflast auf den Untergrund zu ermäßigen, und auch sonst an der Stauseite des Dammes einige kleine Aenderungen vorzunehmen. Diese Nachricht ist irrtümlich vielfach dahin verstanden worden, als solle die Stauhöhe des Gatunsees um diese 20' verringert und damit auch dessen Fläche entsprechend eingeschränkt werden. Das ist jedoch nicht der Fall, vielmehr bezog sich der Beschluß der Ingenieure nur auf Erniedrigung der sich nach Abbildung 12 noch 15,25 m über dem Stauspiegel erhebenden Dammkrone. Im Interesse größerer Sicherheit gegen Ueberströmung des Dammes hatte man diese auffallend große Höhe gewählt, glaubt nun aber, wohl nicht mit Unrecht, mit der um 6 m geringeren Kronenhöhe auskommen zu können.

Die Ingenieure, welche Präsident Taft begleiteten, haben sogar die Frage angeregt, ob es nicht zweckmäßig sei, den Stausee in der Regenperiode um weitere 2' (0,61 m) anzustauen, um in der Trockenperiode mehr Wasser für die Schleusungen zur Verfügung zu haben. Die Landenge von Panama, oder wenigstens deren nördliche und nordöstliche, dem karäibischen Meer zugewandte Abdachung, die fast $\frac{3}{4}$ der ganzen Breite des Isthmus ausmacht und mit dem Chagres und seinen Nebenflüssen den Stausee speist, steht unter dem Einfluß einer $8\frac{1}{2}$ Monate langen, von April bis Dezember dauernden Regenperiode und einer nur $3\frac{1}{2}$ Monate dauernden ausgesprochenen Trockenperiode. Bei einer weiteren Anstauung des Sees um 2' während der Regenzeit würde einschließlich Oberflächen-Verdunstung und Versickerung für die Trockenperiode noch soviel Wasser verbleiben, daß der Seespiegel am Ende derselben um höchstens 5' (1,52 m) unter den Normal-Wasserstand sinkt, wenn 30—40 Schleusungen in 24 Stunden vorgenommen werden, sodaß im Culebra-Einschnitt dann noch 40' (12,19 m) Wassertiefe verbleiben würden. Die Zahl der Schleusungen ist dabei recht hoch gegriffen, wenn man vergleicht, daß nach der Verkehrsstatistik im Jahre 1907 den Suezkanal durchschnittlich in 24 Stunden nur 12 Schiffe passierten.

Zum Schluß sei auf die Frage eingegangen, wie hoch sich denn voraussichtlich die Kosten des Schleusen-Kanales stellen werden unter Berücksichtigung aller Veränderungen, die der Plan seit Uebernahme der Arbeiten durch die Amerikaner noch erfahren hat. Wie schon bemerkt, waren anfangs 140 Mill. Dollar, oder 588 Mill. M. als ausreichend für die Ausführung des Schleusen-Kanales

¹⁾ Anmerkung der Redaktion. Wie „Engineering Record“ mitteilt, hat sich Oberst Goethals kürzlich in der „Illinois Manufacturers Association“ dahin ausgesprochen, daß die von einigen Seiten aufgestellte Behauptung, der Damm werde unterströmt, völlig falsch sei. Es fänden sich nur an einigen Stellen weichere Schichten, die durch die heftigen Regengüsse aufgeweicht worden seien, sodaß hier Senkungen des aufgeschütteten Felsmaterials stattfanden. Man hätte diese Schichten durch Drainage vorher trocken legen und vom Wasserzutritt abschließen müssen. Die Schäden seien rein lokaler Natur.

Vereine.

Sächsischer Ingenieur- u. Architekten-Verein. Vers. vom 30. November 1908. Vortrag des Hrn. Ob.-Ing. Reg.-Bmstrs. a. D. Gehler: Ueber Belastungs- und Bruchversuche an Brückenbauwerken. Rechnen ist nicht das Wesen des Ingenieurberufes, die Hauptsache ist das Nachfühlen der in der Natur wirkenden Kräfte. Die großen Fortschritte verdanken wir den Experimenten. Redner unterscheidet Versuche im Laboratorium und solche an Bauwerken und gliedert die ersteren in drei Abteilungen: 1. man betrachtet eine einzige Versuchsreihe; 2. man betrachtet Parallelkörper und 3. man baut Modelle. Redner erläutert hierauf diese drei Versuchsarten, kommt dann auf die Versuche an Bauwerken zu sprechen und führt Beispiele für Belastungsproben an Bauwerken aus Eisenbeton, Beton und Eisen vor. Nach einigen Vorbemerkungen über die Vor- und Nachteile der statischen Unbestimmtheit schildert der Vortragende die Belastungsprobe eines Rahmenträgers in der Dresdener Ausstellung, bei der die Auflagerbewegungen eine Hauptrolle spielten und bei der der Bruch durch Hinabgehen eines Pfeilers beschleunigt, wenn nicht gar herbeigeführt wurde. Er knüpft hieran die Bemerkung, daß man bei schlechtem Baugrund, also bei ungünstigen Auflagerbedingungen statisch unbestimmte

angenommen und vom Kongreß bewilligt worden. Diese Summe war Ende 1908 bereits nahezu aufgebraucht, wobei die vorher erwähnten wesentlichen Abweichungen vom ursprünglichen Plan zu berücksichtigen sind, die bedeutende Mehrkosten verursachten.

Nun hat die Kanalverwaltung kürzlich mitgeteilt, daß der Kanal längstens am 1. Januar 1915 dem Weltverkehr übergeben werden solle, sodaß also noch mit einer 6jährigen Bauzeit zu rechnen wäre. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen sind nun für das Jahr im Durchschnitt 25 bis 30 Mill. Dollars an Ausgaben anzusetzen. Berücksichtigt man, daß mit dem Fortschritt der Arbeiten dieser Betrag sich, schon wegen der großen Ersparnisse am Erneuerungsfonds für Maschinen, Geräte und sonstiges Betriebsmaterial, etwas verringern wird, so wird man immerhin noch mit etwa 155 Mill. Dollars oder 651 Mill. M. Ausgaben für die letzten 6 Baujahre zu rechnen haben, sodaß sich also die Gesamtausgaben für den Schleusen-Kanal auf $140 + 155 = 295$ Mill. Dollar oder 1239 Mill. M., d. h. auf mehr als das Doppelte des ursprünglichen Anschlages stellen würden. Bei rascherer Fertigstellung des Kanales würden sich allerdings auf der einen Seite gewisse Ersparnisse ergeben, die aber durch die erhöhten Kosten eines gesteigerten Baubetriebes wieder ausgeglichen würden.

Nun scheint es aber fast, als ob dem Kanalplan auch weiterhin noch größere Veränderungen bevorständen, die der Anschauung Derjenigen entgegenkommen würden, die heute noch für einen Kanal in Seehöhe eintreten. Es scheint mir nämlich sehr wahrscheinlich²⁾, daß doch etwas Wahres daran ist, daß der Staudamm, d. h. der Stau selbst, um 20' = 6,1 m ermäßigt werden solle, was gleichbedeutend wäre mit dem Fortfall je eines Schleusenpaares an den beiden Kanal-Enden und einem entsprechenden Zeitgewinn bei der Durchfahrung des Kanales. Die notwendige Folge wäre dann aber eine weitere Vertiefung der Kanalinne, vor allem im Culebra-Einschnitt, und dementsprechend eine bedeutende Erhöhung der Ausführungskosten, da die vermehrte Bodenbewegung die Ersparung von Schleusenbaukosten weit überschreiten würde.

Die Kosten der 6 Schleusen sind im Jahre 1908 von den amerikanischen Ingenieuren zu insgesamt rd. 57,7 Mill. D. veranschlagt worden. Fallen 2 Schleusenpaare fort, so bedeutet das eine Ersparnis von mindestens 14,5 Mill. D. Die um 6 m vergrößerte Austiefung der rd. 15,3 km langen Culebra-Abteilung des Kanales von Obispo bis Pedro Miguel, die das härteste Gestein der ganzen Kanalstrecke aufweist, wird man im Durchschnitt aber mit 5 Mill. D. oder 21 Mill. M. für 1 km ansetzen dürfen, was einem Mehraufwand von 76 Mill. D. entspricht. Unter Berücksichtigung der Ersparnisse bei den Schleusen würde sich dann noch ein Gesamt-Mehraufwand von 61,5 Mill. D. ergeben. Einschließlich der Kosten für unvorhergesehene Fälle wird man dann schließlich mit einem Gesamtkostenaufwande von 365—370 Mill. D. (1533—1554 Mill. M.), also mit einer Nachforderung von 225—230 Mill. D. rechnen dürfen, die der Kongreß noch würde bewilligen müssen. Das hat der Generaldirektor und Chef-Ingenieur der Kanalverwaltung, Oberst Goethals, jetzt auch selbst zugegeben.³⁾ —

²⁾ Anmerkung der Redaktion. Wir wissen nicht, worauf der Verfasser diese Annahmen stützt. ³⁾ Oberst Goethals gibt die Kosten des Schleusen-Kanales nach den neuesten Veranschlagungen jetzt auf 375 Mill. Dollar an, während er die des Kanales in Seehöhe allein für die Baukosten auf rd. 478 Mill. Dollar und einschl. aller Nebenkosten auf 563 Mill. Dollar schätzt. —

Systeme vermeiden soll. Hierauf wurden einige ausgeführte Beispiele von Eisenbeton-Bauwerken, die als Rahmenträger konstruiert sind, vorgeführt, und zwar eine Brücke an der Linie Schönbörnchen—Meerane mit sehr geringer Konstruktionshöhe, eine solche in Plauen i. Vogtl., die als unsymmetrischer dreiseitiger Rahmen ausgebildet ist und der Eilguttunnel in Leipzig, der einen vierseitigen Rahmen zeigt, bei welchem die Auflagerbedingungen nicht gefährlich werden können. Als Beispiel für Belastungsproben an Bauwerken aus Beton wird die Bruchprobe an einem Dreigelenkbogen von 28 m Spannweite mit 2 m Pfeilhöhe in der Düsseldorfer Ausstellung beschrieben, bei der man die Brücke durch Aufbringung einer konzentrierten Last zum Bruche bringen wollte. Es wäre möglich gewesen, daß die Brücke durch ein Nachgeben der Widerlager zum Bruch gekommen wäre. Das war jedoch nicht der Fall. Es trat vielmehr ein eigenartiger Zufall insofern ein, als am Anfang und Ende der aufgebrachten Belastung gerade Stampfugen vorhanden waren und in einer solchen Fuge der erste Riß auftrat, der dann weiterhin als viertes Gelenk wirkte. Die Belastung betrug nach zwei Tagen 330 t und wurde bis auf 415 t erhöht. Für die Messungen wurden Apparate des Materialprüfungsamtes Groß-Lichterfelde und des Brückenbaubureaus der kgl. Sächsischen Staatsbahnen

benutzt. Der Endzweck des Versuches ist, die wirklich eintretende Stützlinie zu ermitteln. Die Ergebnisse sind zur Zeit noch nicht vollständig zu übersehen. Es steht jedoch schon jetzt fest, daß sich die Köpcke'schen Wälzgelenke vorzüglich bewährt haben, nur daß der Beton mehr ausgehalten hat, als man erwartete.

Als Beispiel für Versuche an eisernen Bauwerken führt der Vortragende die Belastungsprobe der 40 m weit gespannten Elsterbrücke bei Elsterwerda an der Linie Dresden—Berlin vor. Er gibt zunächst einen geschichtlichen Ueberblick über Konstruktion und Berechnung des Eisenschwerkes und kommt hierbei auf die Nebenspannungen zu sprechen, die dadurch eintreten, daß die Knotenpunkte fest vernietet sind und die Wandglieder ein gewisses Gewicht besitzen, während die Theorie gewichtslose Stäbe und frei drehbare Knotenpunkte annimmt. Mohr's Verdienst ist es, ein Verfahren zur Berechnung dieser Nebenspannungen gezeigt zu haben, bei dem er den Begriff des Stabdrehwinkels und des Knotendrehwinkels einführt. Die Belastungsprobe der Elsterbrücke sollte einen Beitrag zur Berechnung der Nebenspannungen liefern. Diese Brücke eignete sich deshalb gut, weil ihre Stützweite groß und das Eigengewicht verhältnismäßig klein ist und weil sie ohnedies jährlich geprüft werden muß. Nachteilig war die schräge Grundrißlage der Querträger, weil dadurch die Verteilung der Raddrücke schwierig war. Der Arbeitsplan bei der Belastungsprobe war: Rechnung vorher, Versuch und Rechnung nachher. Neu berücksichtigt wurde hierbei der Einfluß der Exzentrizität an den Knotenpunkten. Die berechnete und die durch Messung bestimmte Biegelinie stimmen gut überein. Eine Abweichung in denselben ist darauf zurückzuführen, daß die Tragwände gegeneinander verschoben sind, wodurch die Einwirkung des räumlichen Fachwerkes in Frage kommt. Diese Abweichung bedingt einen merkwürdigen Verlauf der Knotendrehwinkelkurve. In einem Anfangsversuch wurde noch die Summeneinflusslinie berechnet und gemessen, welche beide gut übereinstimmen. Redner schließt mit der Bemerkung, daß man bemüht ist, das Verfahren zur Berechnung der Nebenspannungen noch zu vereinfachen, womit hauptsächlich dem Praktiker gedient wäre. — K.

Vermischtes.

Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure. Mit der Bekanntgabe der in No. 23 der „Deutschen Bauzeitung“ vom 20. März 1909 mitgeteilten Reichsgerichts-Entscheidung hat sich der Einsender ein entschiedenes Verdienst erworben. Diese Entscheidung gibt zu, daß die unter Beteiligung des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ herausgegebene Gebührenordnung im allgemeinen geschäftlichen Verkehr anerkannt sei, auch von Behörden als Grundlage bei Preisvereinbarungen benutzt werde, und sie betrachtet die Sätze dieser Gebührenordnung als maßgebend, wenn besondere Preisvereinbarungen nicht vorliegen.

Es ist allen Fachgenossen dringend zu empfehlen, wenn bei Erteilung von Aufträgen die Anwendung der Gebührenordnung auf Schwierigkeiten stößt oder wenn nachträglich Streitigkeiten hierüber entstehen, auf diese Reichsgerichts-Entscheidung hinzuweisen. Die Auftraggeber und die in den unteren Instanzen entscheidenden Richter werden um so geneigter sein, sich der Anschauung des höchsten Gerichtshofes anzuschließen, je seltener sie erfahren, daß Fachgenossen aus irgend welchen Gründen sich haben bestimmen lassen, nicht unbedeutende Arbeiten unter den Sätzen der Gebührenordnung oder unter Verzicht auf jede Bezahlung zu leisten, wie es ihnen immer noch oft genug zugemutet wird. Ernstes Festhalten jedes Einzelnen an der Gebührenordnung ist vorerst der beste Weg, sie zur allgemeinen Geltung zu bringen.

Wenn auch der 1907 aus dem Schoße des Bayerischen Vereins hervorgegangene Antrag betr. eine erneute Stellungnahme des Verbandes gegen das Verfahren, fachliche Arbeiten unter Verzicht auf ein angemessenes Honorar zu leisten, von der Abgeordneten-Versammlung in Kiel abgelehnt wurde, weil der Verband in der Gebührenordnung und in den Wettbewerbs-Grundsätzen bereits Normen besaß, die diesem Verfahren entgegenwirken sollen, so hat doch die Verbandsleitung nicht unterlassen, diesem Beschlusse dadurch eine positive Wendung zu geben, daß sie in dem Arbeitsplan für 1907/08 die Vereine und besonders zu bildende Gruppen ihrer Mitglieder aufforderte, für die strengste Beachtung jener Normen in ihren, dem praktischen Leben nahestehenden Kreisen ununterbrochen zu sorgen. Zurzeit ist die Verbandsleitung beschäftigt, einige Anträge auf Erläuterung oder Abänderung der Gebührenordnung zu prüfen und ganz vor kurzem erst hat sie den Vereinen Gelegenheit gegeben, zur Bildung von Architekten- und Ingenieurkammern Stellung zu nehmen, auf welchem Wege es viel

leicht möglich wäre, der Gebührenordnung den Charakter einer amtlichen Taxe zu geben.

Es ist also durchaus nicht der Fall, daß, wie der Einsender in Nr. 23 der „Deutschen Bauzeitung“ meint, die Verbandsleitung in den letzten Jahren gegenüber der Gebührenordnung eine gewisse Passivität an den Tag gelegt habe. Wohl aber beweist das Beispiel des Einsenders, daß die Anregungen und Mahnungen der Verbandsleitung leider recht oft nicht bis zu den einzelnen besonders interessierten Mitgliedern dringen, ein Mangel, dem die Verbandsleitung durch unmittelbare Mitteilungen an jedes einzelne Mitglied gerne abhelfen möchte, was sie aber ebenso wenig kann, wie eine Rechtsauskunftsstelle einrichten, so lange die finanzielle Stärkung des Verbandes so langsame Fortschritte macht, wie bisher. —

Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb um Ideen-Entwürfe für ein Museum in Neuß a. Rh. schreibt für in Deutschland ansässige Architekten die Stadtverwaltung aus. Drei Preise von 1500, 1000 und 500 M. Ankauf weiterer Entwürfe für je 200 M. vorbehalten. Unter den Preisrichtern Prov.-Konservator Prof. Dr. Clemen in Bonn, Stadtbdt. Heimann in Köln, Stadtbdt. Laurent in Aachen, Prov.-Kons. Brt. Ludorff in Münster und Stadtbmstr. Sittel in Neuß. Unterlagen gegen 5 M. vom Stadtbauamt. Die Frist für die Einlieferung ist noch nicht genannt. —

Ein internationaler Wettbewerb um Pläne für das neue Rathaus in San Francisco soll, wie wir der Märznummer des „Architect and Engineer of California“ entnehmen, von der Stadtverwaltung ausgeschrieben werden. Das bereits genehmigte Programm sieht 3 Preise von 2500, 1500 und 1000 Dollar (1 D. = 4,2 M.) vor. Außerdem sollen 10 Architekten oder Firmen besonders eingeladen werden, die ein Honorar von je 1000 D. erhalten, aber keinen Anspruch auf weitere Preise haben sollen. Der Entwurf kann entweder eine größere Gebäudegruppe von vielleicht 5 Stockwerken oder einen einheitlichen Bau mit einem 20 Stock hohen Mittelbau (und selbstverständlich innerem tragenden Stahlgerüst) behandeln. Die Kosten des mit einheimischem Werkstein zu verkleidenden Baues sind auf 3,6 Mill. D. geschätzt. Es scheint, als ob die Absicht besteht, dem Preisträger auch die Ausarbeitung der Baupläne zu übertragen. Ueber den Termin der Ausschreibung ist noch nichts gesagt. —

Zum Wettbewerb Realschulgebäude Kufstein erhalten wir folgende Zuschrift: Zur Notiz in Ihrem hochgeschätzten Blatte (No. 28) „Zum Wettbewerb Realschule Kufstein“ bemerken die gefertigten Mitglieder des Preisgerichtes Folgendes:

Die Wahl des Maßstabes 1:100 ist nicht nur berechtigt, sondern ausdrücklich im Punkt IV c 6 der Wettbewerbsordnung des Oesterr. Ing.- und Arch.-Vereines vom 30. Mai 1902 begründet; es wurde eben ein Entwurfs-Wettbewerb, nicht ein Skizzen-Wettbewerb ausgeschrieben. Der Arbeitsleistung eines Entwurfs-Wettbewerbes entsprechen auch die Preise, deren Höhe von den Gefertigten gefordert wurde.

Die rechtliche Frage anlangend, ist der Verzicht auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen das Urteil des Preisgerichtes ausdrücklich im Punkte IV a obengenannter Wettbewerbsordnung vorgesehen, also gewiß berechtigt. Wir konstatieren weiter, daß die Bedingungen der Ausschreibung „die prämierten Entwürfe gehen in das freie Eigentum der Stadt Kufstein über“ — „eine teilweise Benutzung eines Entwurfes kann nur mit Zustimmung des Verfassers erfolgen“ — „das Recht der Veröffentlichung bleibt dem Verfasser“ dem Punkte IV c 9 der mehrzierten Ordnung entsprechen. Es könnte also nur der Satz, wonach der Stadt keine Zahlungsverpflichtung über die Preise hinaus erwächst, getadelt werden; dem gegenüber erklären wir, daß derselbe vom Rechtsvertreter der Stadt formuliert wurde und unser Bedenken dagegen mit der endgültigen Erklärung erwidert wurde, daß, wenn diese Fassung nicht angenommen werde, die Stadtgemeinde von der Ausschreibung absehe. Die Gefertigten erachteten die Wettbewerbs-Ausschreibung mit dieser Bedingung für besser, als die Unterlassung derselben, und wird ihre Ansicht durch die große Zahl der Architekten (265), welche die Unterlagen abforderten, bestätigt. —

Arch. Ph. Mitzke, Arch. E. Klingler,
k. k. Oberingenieur. Baurat.

Im Wettbewerb für wissenschaftliche Arbeiten über die chemischen Vorgänge beim Erhärten hydraulischer Bindemittel (vergl. No. 6) ist die Frist bis 1. April 1912 verlängert. —

Inhalt: Schloß Brynnek-Siemanowitz in Oberschlesien (Fortsetzung). — Vom Panamakanal (Schluß). — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerb.

Bildbeilage: Schloß Brynnek-Siemanowitz in Oberschlesien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin.
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



SCHLOSS BRYNNEK - SIEMIANOWITZ
 DES GRAFEN HUGO HENCKEL VON
 DONNERSMARCK IN SCHLESSEN. *
 ARCHITEKT: KÖNIGLICHER BAURAT
 KARL GROSSER IN BRESLAU. *
 EINGANGSPORTAL DER PARKSEITE
 DES SCHLOSSES. * * * * *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 33. *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. N^o 33. BERLIN, DEN 24. APRIL 1909.

Zur goldenen Jubelfeier des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg.



Am verflossenen Sonntag, den 18. April 1909, an welchem die warme Frühlingssonne den langen Winternebel durchbrach, mit gleißendem Glanz auf Hamburg niederschien und Stadt und Land vergoldete, waren fünfzig Jahre verflossen, seit der Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg von 59 älteren und jüngeren

Technikern als „Architektonischer Verein“ gegründet wurde. Selten ist ein Vereinsleben reger, anregender und fruchtbarer gewesen, als das Leben des Hamburger Vereins in dem verflossenen halben Jahrhundert. Selten hat ein Verein mehr Einfluß gehabt auf die technischen und künstlerischen Geschicke seiner Vaterstadt und auf die Entwicklung des Faches, wie der hanseatische Jubelverein. Wer bereit ist, neben der bahnbrechenden Individualität auch dem „viribus unitis“ bestimmenden Einfluß auf die Geschehnisse des öffentlichen und des Berufslebens zuzugestehen, kann sich der Erkenntnis und der Anerkennung nicht entziehen, daß hier in fünfzigjähriger treuer und selbstloser Arbeit an einem großen Stück vaterstädtischer, vaterländischer und fachlicher Kultur gehämmert, gebosselt und geprägt wurde zum Segen der unbegrenzten Allgemeinheit, zum Segen des Faches als des begrenzteren Teiles dieser Allgemeinheit. Diesem Verdienste entsprechend haben die weitesten Kreise an der Jubelfeier teilgenommen, welche der Verein in den Tagen des 16. und des 17. April, bis an seinen wirklichen Geburtstag, die Frühstunden des 18. April, dauernd, abgehalten hat.

Am Abend des 16. April fand im großen Saal des Patriotischen Gebäudes in Hamburg eine Festsitzung des Vereins statt, die so zahlreiche Teilnehmer aus Nah und Fern zusammenführte, daß der weite Saal sie kaum zu fassen vermochte. Der Vorsitzende, Wasserbau-Dir. Geh. Brt. J. F. Bubendey, der die Geschicke des Vereins seit einem Lustrum bereits in umsichtiger

und weitblickendster Weise leitet, eröffnete die Sitzung mit der folgenden, einen trefflichen Abriss der Geschichte des Vereins darstellenden Ansprache:

„Hochansehnliche Versammlung! Die zur Feier des 50-jährigen Bestehens des „Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg“ einberufene Festsitzung ist eröffnet. Mir geziemt es zunächst, die Vertreter eines Hohen Senats und der Bürgerschaft, die durch ihre Anwesenheit dieser Sitzung das Merkmal eines vaterstädtischen Festes geben, zu begrüßen und ihnen für ihr Erscheinen den herzlichsten Dank auszusprechen. Wir danken auch den Vertretern der befreundeten Vereine unserer Stadt und allen den verehrten ortsansässigen Freunden, die der Einladung zum heutigen Abend gefolgt sind. Sie haben dadurch anerkannt, daß wir das Wesen eines hamburgischen Vereins wahren wollen. Ich begrüße aber auch von ganzem Herzen die Vertreter des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine“, sowie die aus den Architekten- und Ingenieur-Vereinen der benachbarten Städte gekommenen Kollegen. Ihre Anwesenheit gibt Zeugnis davon, daß die Deutschen, wenn sie sich in örtlichen Gruppen zu gemeinsamer Tätigkeit sammeln, immer des Zusammenhanges mit dem großen Vaterlande eingedenk bleiben. Der „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ ist unmittelbar nach dem Wiedererstehen des Deutschen Reiches gegründet worden, und er ist dauernd bemüht gewesen, die Fachgenossen in allen wirtschaftlichen, künstlerischen und sozialen Fragen zu gemeinsamer Arbeit zu vereinigen. Unsere wohlgeordnete Tätigkeit hat in einer großen Anzahl von Fällen offen zutage liegende Ergebnisse gehabt, die nicht nur unserem Fache selbst, sondern auch mannigfachen Kreisen unseres Volkes zum Segen gereichen. Unsere eifrige Verbandsleitung ist augenblicklich bemüht, alle Kräfte noch vollkommener zusammenzufassen und zur Wirkung zu bringen. Ich benutze mit Vergnügen diesen Augenblick dazu, ihr dafür zu danken und ihren Bemühungen vollen Erfolg zu wünschen.“

Unsere Augen wenden sich heute selbstverständlich rückwärts zu der Schar von Architekten und Ingenieuren, die sich am 18. April 1859 um Franz Georg Stammann, Hermann Hastedt und Glüer gesammelt hat, um den „Architektonischen Verein“ zu gründen. Unser Vereinszeichen deutet noch auf unseren ersten Namen hin, der erst 1871 dem sprachlich und sachlich richtigeren, jetzt

geltenden Namen gewichen ist. Stammann hat bis zu seinem Tode im Jahre 1871 den Vorsitz geführt, dann folgte ihm Johannes Dal mann, gleichfalls bis zu seinem Tode 1875. Beiden Verstorbenen widmeten die bei Gelegenheit des 25jährigen Stiftungsfestes herausgegebenen „Rückblicke auf das Leben des hamburgischen Architekten- und Ingenieur-Vereins“ schöne Worte der Erinnerung. Von den 59 Fachgenossen, die am 18. April 1859 zusammengetreten waren, lebten 1884 noch 28 und 22 von ihnen gehörten damals noch dem Verein als Mitglieder an. Diese Zahl ist heute auf 2 gesunken. Zu den Gründern des Vereins müssen wir aber auch die Mitglieder des bereits 1855 entstandenen jugendlichen Architekten- und Ingenieur-Vereins zählen, die unter Auflösung ihrer Gemeinschaft unmittelbar nach der Gründung des „Architektonischen Vereins“ diesem beigetreten sind. Auch von ihnen gehören noch zwei unserem Verein an. Wir begrüßen die heute noch zu uns gehörenden Gründer Alfred Krieg, H. Niemeyer, Berend Otto Roosen und E. Stuhlmann aufs herzlichste und können zu unserer besonderen Freude diesen Gruß den Hrn. Niemeyer und Roosen in dieser Stunde persönlich ausdrücken. Allen noch lebenden Gründern wünschen wir aber nach vollendeter Lebensarbeit ein langes und freundliches otium cum dignitate.

Der Chronist von heute hat vor seinem Vorgänger vom Jahre 1884 den großen Vorzug, daß er zweien Mitgliedern, die während der letzten 25 Jahre den Vorsitz geführt haben, den Dank des Vereins darbringen kann. Unser Ehrenmitglied Zimmermann war von 1896 bis 1903 Vorsitzender. Er weilt zwar nicht unter uns, aber wir wissen, daß er unter dem milderen Himmel Italiens wohlverdiente Muße genießt, und wollen unseren Dank, den wir ihm zunächst schriftlich übermittelt haben, persönlich wiederholen, sobald er mit der Frühlingssonne gekräftigt in die Heimat zurückgekehrt ist. Ihnen aber, geehrter Herr Haller, kann ich dagegen zu meiner Freude den Dank persönlich aussprechen. Sie haben vor 25 Jahren, auf eine lange Zeit, in der Sie die Geschäfte des Vereins geleitet hatten, zurückblickend, an dieser Stelle gestanden. Wenn ich an die Festsitzung von 1884 zurückdenke, die wir ebenfalls in diesem, damals von der Bürgerschaft freundlichst zur Verfügung gestellten Raum abgehalten haben, so kann ich mich schwer davon überzeugen, daß seitdem fünf Lustren vergangen sind, und es trägt zu meinem Empfinden wohl nicht zum wenigsten der Umstand bei, daß Ihre Lust, für den Architekten- und Ingenieur-Verein zu wirken und zu schaffen, seitdem in keiner Weise erkaltet ist. Sie sind bis in die jüngste Zeit, wenn es sich darum handelte, tatkräftig für die Ziele des Architekten- und Ingenieur-Vereins einzutreten, uns allen mit rühmlichem Beispiel vorangegangen. Ich bin der Zustimmung unseres Vereins gewiß, wenn ich unserer Freude hierüber lebhaften Ausdruck gebe und damit unseren herzlichen Dank verbinde.

Doch wir dürfen uns in dieser Stunde nicht verhehlen, daß schwere Lücken in die Reihen derer gerissen sind, die vor 25 Jahren unsere Genossen waren. „Der Schmerz wird neu, es wiederholt die Klage des Lebens labyrinthisch irren Lauf und nennt die Guten, die um schöne Stunden vom Glück getäuscht, vor uns hinweggeschwunden.“ Wir gedenken zunächst in Dankbarkeit Franz Andreas Meyer's, unseres unermüdlichen Vorkämpfers, der bald nach der 25-Jahr-Feier den Vorsitz übernahm und ihn 7 Jahre lang geführt hat. Er hat stets mit so voller Lust und Kraft unserem Verein gedient, daß sein Name in unseren Annalen wie in denen des „Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ dauernd erhalten bleiben wird. Wir gedenken Hermann Kaemp's, der nach Meyer's Rücktritt mit voller Hingabe an die Sache und mit großer Geschicklichkeit den Verein geleitet hat. Die Kürze dieser Stunde zwingt mich, im übrigen nur die Namen der durch ihre Arbeit für den Verein in erster Linie hervorgetretenen Mitglieder anzuführen, und ich bitte, mir nicht zu zürnen, wenn ich dabei vielleicht einen Namen auslassen sollte, der dem einen oder anderen unter Ihnen besonders teuer ist. So nenne ich: Ludolph Bargum, Alfred Brandt, Max Buchheister, Paul Ehlers, Carl Gurlitt, Eduard Hallier, Hermann Hastedt, Wilhelm Hauers, Carl Herrmann, Eduard Heubel, Philipp Krutisch, Werner Kümmel, Theodor Avé-Lallemant, Skjold Neckelmann, Christian Nehls, Hugo Olshausen, Engelbert Peiffer, August Pieper, Carl Pieper, Dr. Wilhelm Plath, Ernst Reiche, Oscar Roeper, Alexander Schäffer, Gustav Schirlitz, Georg Thielen, Georg Westendarp, Heinrich Wulff, Karl Wurzbach.

Die Denkschrift zum 50jährigen Stiftungsfest bringt einen kurzen Lebensabriß dieser bei uns in so teurem Andenken stehenden Arbeitsgenossen, sowie deren Bildnisse. Wir verdanken diese schöne Festschrift der gemeinsamen Arbeit unserer Mitglieder Johannes Classen,

Julius Faulwasser, Heinrich Himmelheber, Fritz Jungnickel und Julius Mohr. Den Fachgenossen, die im Besitze aller Bände der „Deutschen Bauzeitung“ sind, wird auch das von Hrn. Faulwasser in dankenswerter Weise herausgegebene Sachregister und Inhaltsverzeichnis willkommen sein, das Hinweise auf alle die Verhandlungen des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg betreffenden oder Hamburg und seine Umgebung behandelnden Mitteilungen enthält, die die „Deutsche Bauzeitung“ seit ihrer Begründung im Jahre 1867 bis zum Jahre 1908 gebracht hat.

Der Architekten- und Ingenieur-Verein hatte am 18. April 1859 nur 59 Mitglieder, 25 Jahre später 330, und am Anfang dieses Jahres ist die Zahl 500 gerade erreicht worden. Aus einer Aufzeichnung, die vor 25 Jahren den „Rückblicken“ beigegeben war, ging hervor, daß die Mitgliederzahl seit Mitte der 60er Jahre angenähert in dem festen Verhältnis 1 : 1500 der Einwohnerzahl Hamburgs gestanden hatte. Auch in den letzten 25 Jahren ist dieses Verhältnis nahezu erhalten geblieben. Entsprechend der wachsenden Bedeutung, die die technischen Fächer für das wirtschaftliche Leben gewonnen haben, hätte die Mitgliederzahl eigentlich noch etwas mehr zunehmen müssen; der Grund dafür, daß das nicht geschehen ist, ist darin zu suchen, daß das Bedürfnis der Vertiefung nach einzelnen Richtungen des Faches in den letzten Jahrzehnten zur Bildung neuer Vereine, deren Ziele den unserigen verwandt sind, geführt hat. Diese Vereine haben uns die Sorge für die Pflege mancher Sondergebiete abgenommen, ebenso wie der Architektonische Verein nach seiner Gründung im Jahre 1859 mit seiner Arbeit in Gebiete eingedrungen ist, die vorher vom Künstlerverein oder von der Mathematischen Gesellschaft gepflegt worden waren. Wir stehen neidlos diesen Neubildungen gegenüber: Durch den Ansatz neuer Kerne, um die sich die einzelnen Arbeitskräfte gruppieren, wird die Entwicklung von Kunst und Technik nur gefördert, und wo sich vereinzelt die Arbeitsgebiete zweier Vereine derart überdecken, daß dasselbe Ziel von zwei Stellen aus zu verfolgen ist, wird unter Einhaltung des Grundsatzes, getrennt zu marschieren und vereint zu schlagen, das Beste geleistet werden.

Es ist an dieser Stelle noch über eine in jüngster Zeit eingetretene erfreuliche Veränderung unseres Mitglieder-Bestandes zu berichten. Der Architekten- und Ingenieur-Verein hat in seiner letzten Sitzung einstimmig beschlossen, gelegentlich der Feier seines 50jährigen Bestehens den Geheimen Ob.-Brt. Hrn. Prof. Dr.-Ing. Reinhard Baumeister in Karlsruhe in Anerkennung der hohen Verdienste, die er sich in langjähriger erfolgreicher Tätigkeit als schaffender Ingenieur, als akademischer Lehrer und als Schriftsteller um die gesamte Baukunst und insbesondere um die Entwicklung des Städtebaues erworben hat, ferner den Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichtes, Hrn. Dr. Friedrich Sieveking, in dankbarer Anerkennung seiner sachkundigen Mitwirkung bei Ausarbeitung und Begründung der vom „Verbande Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ aufgestellten Bestimmungen über die zivilrechtliche Verantwortlichkeit für Leistungen der Architekten und Ingenieure zu seinen Ehrenmitgliedern zu ernennen. Die freundliche Zusage beider Ehrenmitglieder, an unserer heutigen Feier teilzunehmen, gereichte uns zu besonderer Freude. Leider ist Hr. Professor Baumeister doch verhindert worden, die weite Reise hierher anzutreten. Wir werden ihm bei Uebersendung des Ehrendiploms zugleich innigen Dank sagen für die Zuneigung, die er dem Architekten- und Ingenieur-Verein allezeit bewiesen hat. Sehr geehrter Herr Präsident Sieveking! Auf dem Diplom, das wir die Ehre haben, Ihnen zu überreichen, hat der Künstler versucht, darzustellen, wie die Justitia die Baukunst unterweist, ihre Pfade mit den Rechtslehren in Einklang zu erhalten. Wir bitten Sie, diese Widmung als ein Zeichen des Dankes anzunehmen, den nicht nur unser Verein, sondern die ganze deutsche Fachgenossenschaft Ihrer während langer Jahre uns bereitwilligst erteilten Hilfe schulden.

Meine sehr geehrten Herren! Als wir das 25jährige Stiftungsfest feierten, hatte Hamburg die Zollanschlußbauten gerade in Angriff genommen. Auch nach deren Beendigung ist, wie damals unser Festredner richtig vermutete, ein Stillstand der Bautätigkeit nicht eingetreten. Der große Aufschwung, den unsere Stadt seit jener Zeit erfahren hat, stellte vielmehr der Stadterweiterung, der Schaffung neuer Verkehrswege, der Verbesserung der gesundheitlichen Einrichtungen und dem Ausbau unserer Häfen und Schiffahrtswege ganz außergewöhnliche Aufgaben. Nach einer überaus geschäfts- und verkehrsreichen Zeit ist zwar gerade jetzt infolge einer über die ganze Erde sich verbreitenden Mutlosigkeit der schaffenden und handeltreibenden Kreise

ein gewisser Stillstand eingetreten; auch diese Krisis wird aber überwunden werden. Inzwischen vollziehen sich innerhalb der Stadt ein Abbruch und eine Zerstörung vorhandener Bauwerke, die die mit dem Zollanschluß verbundenen Erscheinungen bei weitem übertreffen. Die Altstadt Hamburg bildet sich mehr und mehr zur Kontor- und Lagerstadt und als solche zu einem vorgeschobenen Posten, einem Vorort des Deutschen Reiches aus. Unter diesen Umständen wird es bei uns in der nahen und fernen Zukunft weder auf dem Gebiet der Architektur noch auf dem des Ingenieurwesens an großen und ereuerlichen Aufgaben fehlen. Das ist für unseren, beide Gebiete mit gleicher Sorgfalt pflegenden Verein von hoher Bedeutung. Wir haben Anregungen nach allen Richtungen hin zu erwarten. Der besondere Vorteil, den wir mit den meisten in dem großen Deutschen Verband vertretenen Vereinen darin erblicken, daß in unserem Kreise sowohl die künstlerischen als auch die technisch-wissenschaftlichen Aufgaben, welche die Bautätigkeit bietet, behandelt werden, soll und muß uns erhalten werden. Es hat sich immer wieder aufs neue herausgestellt, daß hierbei beide Richtungen ihre Befriedigung finden. Auch die Behandlung solcher Fragen, bei denen die Anschauungen der meisten Vertreter der einen Richtung recht weit von den auf der anderen Seite zu Tage getretenen Überzeugungen abwichen, haben wir stets glücklich zu Ende geführt.

Ehrliche Kämpfe stählen die Kräfte und der gute Erfolg unserer gemeinsamen Arbeit wird auch in Zukunft nicht ausbleiben, wenn wir nur stets den Kernspruch im Auge behalten, den unser Buchausschuß — Dank sei ihm auch dafür gesagt — unter Ablehnung aller vorgeschlagenen Kunstverse an die Spitze unserer Festschrift gestellt hat:

Wo wie tehoop hefft stahn;

Hat uns noch nims wat dahn!

So schließen wir freudig die zweite 25jährige Periode unseres Vereinslebens ab und gehen hoffnungsvoll der Zukunft entgegen.“ —

Nach dieser vortrefflich aufgebauten, durch reichen Beifall ausgezeichneten Ansprache nahm als Vertreter des Senates von Hamburg der Vorsitzende der Bau-Deputation, Hr. Senator Holthusen, das Wort, um in einer in hohem Grade formgewandten und inhaltreichen Ansprache zunächst festzustellen, daß die Jubelfeier des „Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg“ in weiten Kreisen der Vaterstadt lebendige Teilnahme finde, die ihr auch der Senat entgegenbringe. Redner fuhr dann fort:

„Als vor 50 Jahren die Gründer des Vereins es unternahmen, die in Hamburg lebenden Architekten und Ingenieure zu einer engeren Verbindung zu sammeln, um die Pflege persönlicher Beziehungen zu fördern und in geregelter Gedanken- und Erfahrungsaustausch den Mitgliedern des Vereins Gelegenheit zu geben, Anregung und Belehrung für ihre Betätigung im Beruf zu empfangen, da war Hamburg im Vergleich mit heute noch eine kleine Stadt und die Zahl der in Betracht kommenden Berufsgenossen, mit dem Maßstab unserer Zeit gemessen, nur gering. Die patriarchalische Ruhe, die nach Abschluß der schweren Kriegsnöte zu Anfang des vorigen Jahrhunderts in Hamburg geherrscht hatte, war freilich durch den großen Brand im Jahre 1842 jählings unterbrochen, große Umwälzungen im Stadtplan und eine außerordentliche Bautätigkeit hatten stattgefunden und Architekten wie Ingenieure reichliche Gelegenheit zur Betätigung gegeben; danach aber war wieder äußere Ruhe eingetreten. Nach einer schweren Handelskrise, deren Folgen nicht so bald überwunden waren, schien sogar ein Wachstum unserer Stadt in weite Ferne gerückt zu sein; das waren für Architekten und Ingenieure keine ermutigenden Aussichten. Aber es sollte doch anders kommen.

Die Gründung Ihres Vereins fällt in die Zeit, in der sich infolge der vermehrten Anwendung der Dampfkraft für die Verkehrsmittel zu Wasser und zu Lande das Bedürfnis geltend gemacht hatte, Landverkehr, d. h. die Eisenbahn mit dem Seeverkehr in organische Verbindung zu bringen. Zur Befriedigung dieses Bedürfnisses mußte die Technik neue Wege suchen; wir wissen, daß zur Zeit der Gründung Ihres Vereins ein heftiger Kampf darüber entbrannt war, ob dem erwähnten Bedürfnis am besten durch Dockhäfen oder Tidehäfen entsprochen werden könne. Diese und andere mit der Lösung des Problems verknüpfte Fragen werden dem jungen Verein reichlichen Stoff für seine technischen Erörterungen gegeben haben.

Es kann nicht meine Aufgabe sein, Ihnen ein Bild der wirtschaftlichen Entwicklung Hamburgs seit dem Ende der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts vorzuführen, als den großen Hintergrund für die Darstellung der Entwicklung und Betätigung des Architekten- und Ingenieur-

Vereins, Ihnen allen ist dieses Bild wohl bekannt, es genügt, darauf hinzuweisen, um darzutun, daß es seit der Zeit der Gründung des Vereins für Hamburgs Architekten und Ingenieure keine Feierzeiten mehr gegeben hat. In immer schnellerem Tempo schwoll die wirtschaftliche Entwicklung unserer Vaterstadt zu der gewaltigen Flutwelle an, die wir in den beiden letzten Jahrzehnten erlebt haben, und mit ihr wuchsen in gleichem Verhältnis an Zahl und Mannigfaltigkeit die Aufgaben, die den Technikern gestellt wurden. Und es ist Rühmliches von ihnen geleistet worden! Vergegenwärtigen Sie sich die Stadt des Jahres 1859 mit ihren Wällen, mit ihrer Torsperre und ihrer ländlichen Umgebung, und vergleichen Sie damit das heutige Stadtbild. Was hat der Ingenieur leisten müssen an Entwässerungs- und Bewässerungs-Anlagen, an Straßen- und Brückenbauten, an hygienischen Einrichtungen und Verkehrsmitteln aller Art, um diese Ausdehnung zu ermöglichen! Was hat der Wasserbau geleistet seit Beginn der neuen Zeit, von der Anlage des bescheidenen Sandtor-kaies bis zur Ausführung des Kuhwärder Hafensystems, des Elbtunnelbaues und der Schaffung der heutigen Tiefe und der Befahrung des Fahrwassers der Elbe! Was hat die Privatindustrie, was hat der Schiffsbau zu der Blüte unserer Stadt beigetragen! Wieviel imposante Bauten endlich, öffentliche wie private, haben unsere Architekten in der Zeit, von der wir sprechen, geschaffen!

Wenn es auch immer ein Geheimnis bleiben wird, wieviel Anregung und Förderung die Schöpfer der großen wie der kleineren Werke aus dem Meinungs-Austausch im Kreise des Vereins empfangen haben, gewiß ist, daß diese Werke dort alle eifrig erwogen sind, und ich bin sicher, keinem Widerspruch zu begegnen, wenn ich sage, daß sich der Verein durch seine Mitarbeit an der Lösung der erwachsenen Aufgaben den Dank Hamburgs verdient hat. Unter den Anforderungen, die die Entwicklung unserer Stadt an die Baumeister stellte, waren die dringendsten praktischer Natur. Vielleicht ist es darum kein Zufall, daß aus der Schar derer, die die Bewältigung dieser Aufgaben in Angriff nahmen, Männer erstanden, wie der Wasserbauer Johannes Dalmann und Franz Andreas Meyer, der Ingenieur. Dalmann und seine Schüler haben unsere Häfen und ihre leistungsfähige Verbindung mit der See geschaffen, Meyer und seine Schüler haben neben vielem anderen, insbesondere den Zoll-Anschlußbauten, Hamburg zu einer in hygienischer Beziehung mustergültigen Stadt gemacht. Diese Männer haben Ihrem Verein angehört, haben ihn geleitet und bleibende Spuren ihrer Wirksamkeit hinterlassen. Der jüngste und hervorragendste Schüler Dalmann's hat heute den Präsidentenstuhl Ihres Vereins inne.

Jetzt, da Ihr Verein in das zweite Halbjahrhundert seines Bestehens eintritt, sind infolge der Erneuerung ganzer Stadtteile und des Neubaus bedeutender öffentlicher Gebäude sowie vieler Einzelhäuser im Kern der Stadt, besonders auch durch ihre Stellungnahme zu der in jüngster Zeit mit elementarer Kraft einsetzenden, mit dem Worte Heimatschutz zu bezeichnenden Bewegung, den Architekten große, wichtige und dankbare Aufgaben gestellt; wir dürfen zuversichtlich hoffen, daß die Architekten diesen großen Aufgaben gegenüber ebenso ihren Mann stehen werden, wie ihre Berufsgenossen in den Schwesterkünsten es getan haben.

Mit dem Wunsche und in der begründeten Hoffnung, daß Ihr Verein wie bisher so auch ferner seinen Mitgliedern eine Quelle der Anregung und Förderung für ihre Betätigung im Beruf sein werde, rufe ich dem Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg ein herzliches vivat, crescat, floreat zu.“

Dem Vertreter des Senates folgte der Vertreter der Bürgerschaft von Hamburg, Hr. Landgerichts-Präsident Engel, um dem Verein die Glückwünsche der Bürgerschaft darzubringen, wobei er ihn als Träger des Zuges bezeichnete, in der Bevölkerung Kunst und Wissenschaft zu heben und neben dem Zweckmäßigen das Schöne zu fördern. Für die Umgestaltung des Baupolizeigesetzes erwartete der Redner die tief greifende Mitarbeit des Vereins.

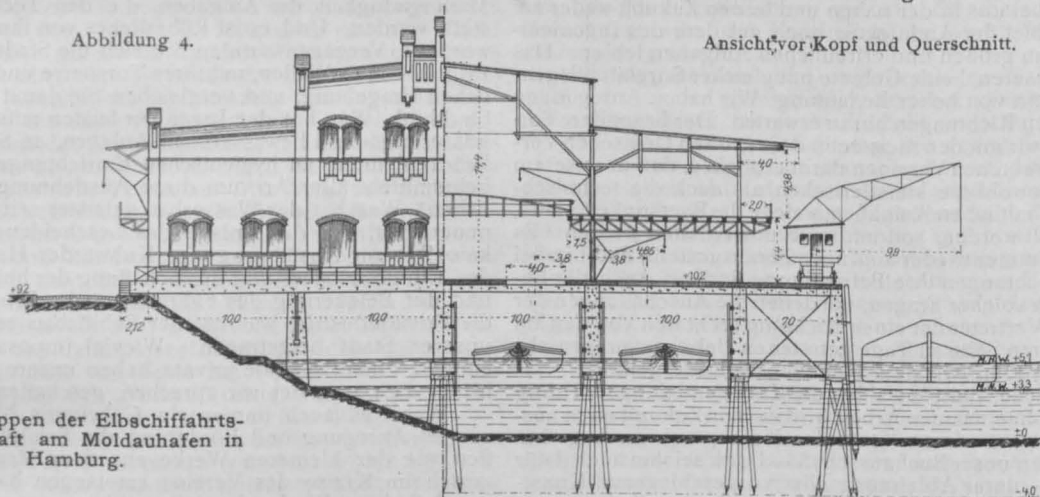
Den beiden Vertretern Hamburgs folgte ein lange Reihe von Vertretern von Körperschaften und Vereinen, die den Jubelverein beglückwünschten. Es sprachen unter anderen für den „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ Hr. kgl. Brt. F. Körte-Berlin; für den bremischen Bruderverein Hr. Ob.-Baudir. Bücking-Bremen; für den Lübecker Bruderverein Hr. Bauinsp. Cyrus-Lübeck; für den Hamburger Bezirksverein des „Vereins deutscher Ingenieure“

Hr. Dr. Thoma; für den „Verein höherer technischer Beamten Hamburg“ Hr. Bauinsp. Ranck-Hamburg; für die Ortsgruppe Hamburg des „Bundes deutscher Architekten“ Hr. Arch. Löwengard-Hamburg. Unter den beglückwünschenden Zuschriften, die der Verein erhielt, befand sich auch die der Redaktion der „Deutschen Bauzeitung“; sie hatte folgenden Wortlaut:

Gewinn, als eine mächtige Förderung ihrer idealen und materiellen Interessen gewertet hat. Als Empfangende war es ihr beschieden, hierdurch Kenntnis zu erhalten von den gewaltigen baulichen Arbeiten, welche die großen politischen und elementaren Ereignisse in der Vergangenheit Hamburgs des letzten halben Jahrhunderts hervorgerufen haben. Was Architektur und Ingenieurwesen für die ideale und materielle Kultur des hamburgischen Staates und da-

Abbildung 4.

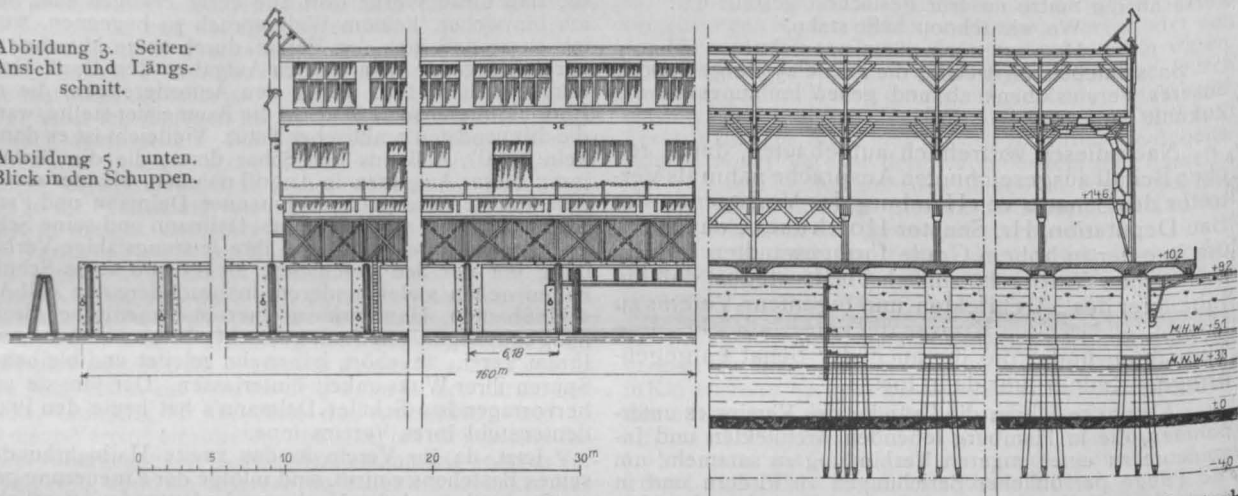
Ansicht vor Kopf und Querschnitt.



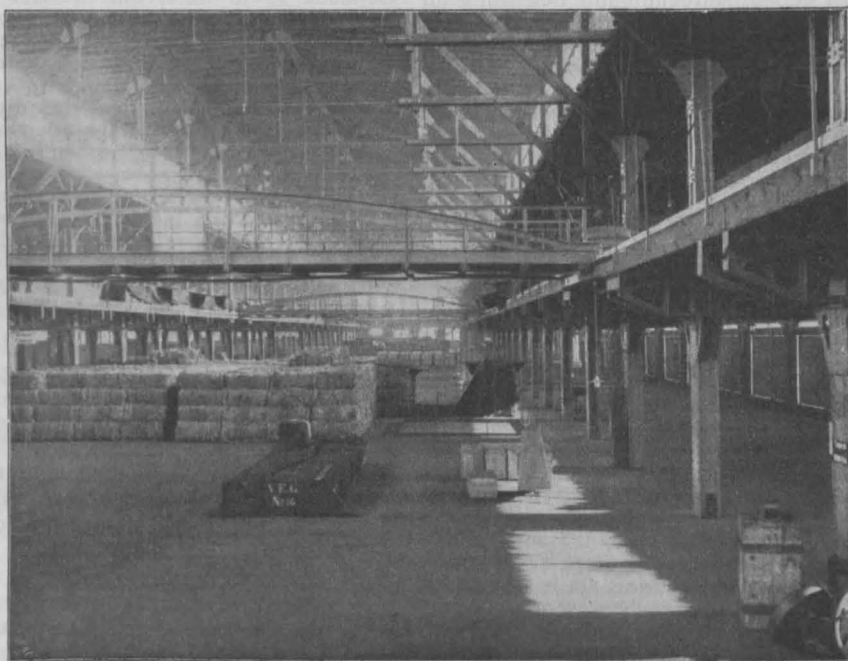
Der Schuppen der Elbschiffahrts-Gesellschaft am Moldauhafen in Hamburg.

Abbildung 3. Seiten-Ansicht und Längs-schnitt.

Abbildung 5, unten. Blick in den Schuppen.

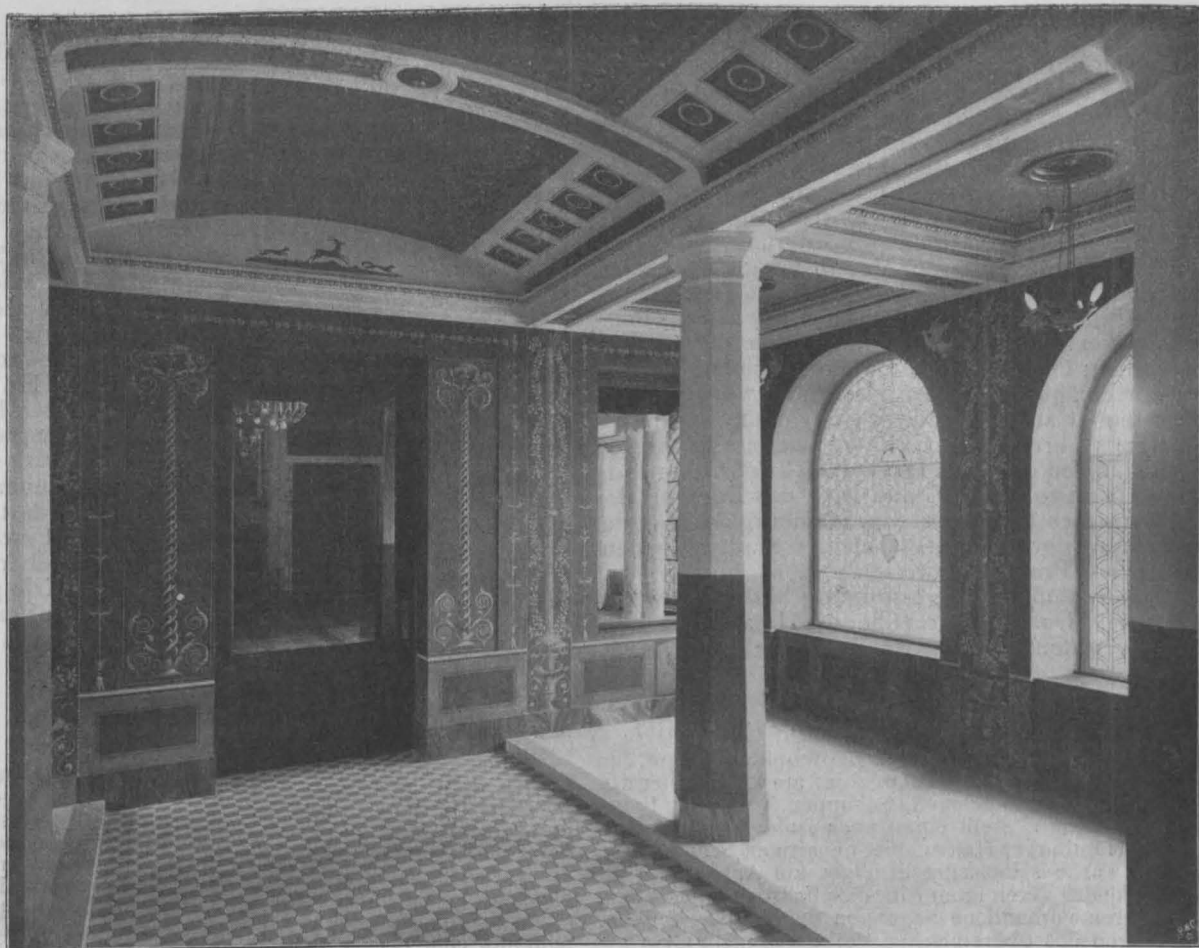


„Beim goldenen Jubelfeste des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg tritt auch die „Deutsche Bauzeitung“ in Berlin mit besonders herzlichen Glückwünschen vor ihn hin. Dauern doch die Beziehungen zum Verein so lange, wie die „Deutsche Bauzeitung“ besteht. Als in der Sitzung des „Architektonischen Vereins“ zu Hamburg vom 22. Dezember 1866 der Vorsitzende Stammann dem Verein Mitteilung machte von dem Erscheinen des „Berliner Wochenblattes“, aus welchem bald darauf die „Deutsche Bauzeitung“ hervorgehen sollte, da bedeutete diese Mitteilung nicht mehr und nicht weniger als den Beginn eines Austausches geistiger Güter, der bereits auf eine Dauer von 43 Jahren zurückblicken kann und den die „Deutsche Bauzeitung“ stets als einen außerordentlichen



mit für Deutschland geschaffen haben, wie sie dem Handel und Verkehr die Wege ebneten und der Kunst eine Freistätte bereiteten, das spiegelte sich in den Arbeiten des Vereins wieder, der sich zu einer hohen Warte über die baulichen Geschehnisse des hamburgischen Staats-Gebietes entwickelte und segensreich eingriff, wo es not tat. Daß ihm diese bevorzugte Stellung im öffentlichen Leben der Gegenwart noch lange erhalten bleibe, daß der Verein fernerhin wachse, blühe und gedeihe, ist unser aufrichtiger Wunsch, der ihn beim Eintritt in das zweite halbe Jahrhundert seines Bestehens begleiten möge!“ —

Nach den Ansprachen und Beglückwünschungen fand die Tagesordnung der Festsitzung ihre Fortset-



Ansicht vom Durchgang vom Speise-Saal zur Kapelle und Ansicht aus der Treppenhalle.
Schloss Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien. Architekt: kgl. Brt. Karl Grosser in Breslau.

zung in einem Bericht des Hrn. Reg.-Bmstr. a. D. W. Stein über „Die Einführung der Schiedsgerichts-Ordnung des Architekten- und Ingenieur-Vereins“. Auf Antrag des Redners erklärte der Vorsitzende die Ordnung für ins Leben getreten.

Es folgte darauf ein Bericht des Hrn. Martin Haller über den Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein ständiges Ausstellungsgebäude in Hamburg, den in idealer Förderung der Kunst-Interessen in Hamburg der Verein veranstaltet hatte. Für den Wettbewerb war weder ein ins Einzelne gehendes Programm aufgestellt, noch war für das Ausstellungsgebäude eine bestimmte Stelle in Aussicht genommen; für beides hatten die Teilnehmer geeignete Vorschläge zu machen. Der Wettbewerb war vom schönsten künstlerischen Erfolg begleitet. Den I. Preis von 1000 M. errang Hr. C. Pewe; weitere Preise von je 400 M. fielen den Hrn. Distel, Erkart, Oltmanns und Matzen zu. Der Verein wird das Ergebnis des Wettbewerbes dem Senat von Hamburg als Material zur Lösung der im Kunstleben der Stadt so bedeutungsvollen Frage überweisen.

Den Schluß der Tagesordnung bildete eine Mitteilung des Hrn. G. Blohm über die Herausgabe einer Vereinsveröffentlichung über „Das Hamburger Kon-

torhaus“. Wir werden Gelegenheit haben, über dieses Werk wie über die „Denkschrift zum 50jährigen Stiftungsfest des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg“ gesondert zu berichten.

Ein zwangloses geselliges Beisammensein in den behaglichen Räumen des „Vereins für Kunst und Wissenschaft“ im Erdgeschoß des „Patriotischen Gebäudes“ beschloß den ersten festlichen Tag.

Ihm folgte am 17. April ein Festessen im Konzerthaus Hamburg, das ein glänzendes Bild reichen Vereinslebens darbot und in anregendster Weise bis in den Geburtstag des Vereins hinein dauerte. Den Trinkspruch auf Kaiser und Senat brachte ingewandter Weise und mit großem rednerischen Erfolg Hr. Bumbendey aus, während Hr. Claßen in beredter, herzlicher Ansprache die Festgäste des Vereins begrüßte. Ein allegorisches Festspiel vom Vereinsdichter Hrn. Schomburgk leitete vom Essen zum Tanz über.

Verheißungsvoll für das zweite Jahrhundert seines Bestandes hatte der junge Frühling dem Feste all seinen Glanz und seine Werdefreudigkeit geliehen, so daß Menschen und Natur mit glücklichstem Erfolg zusammenwirkten, das Jubelfest des Hamburger Vereins zu einer der schönsten Erinnerungen im deutschen Vereinsleben zu machen. —

Der Schuppen der Elbe-Schiffahrtsgesellschaften am Moldauhafen in Hamburg.

Nach einem Vortrag des Herrn Dipl.-Ing. Brainich, gehalten im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg.

Der im Oktober 1908 dem Betrieb übergebene, im linkselbischen Freihafengebiet am Prager Ufer des Moldauhafens gelegene Schuppen (vergl. den Lageplan Abbildung 1) stellt einen nach Anlage und Ausführung im Hamburger Hafengebiet neuartigen Schuppentyp dar. Er wurde staatsseitig errichtet auf Antrag und für die Zwecke der Vereinigten Elbe-Schiffahrtsgesellschaften, A.-G., deren vorhandene Schuppen den wachsenden Anforderungen des oberelbischen Verkehrs nicht mehr genügten. Die Wünsche dieser Aktien-Gesellschaft, die vom Binnenlande in Oberländer Kähnen ins Freihafengebiet eingeführten Massen- und Stückgüter schnell löschen und nach kurzer Lagerung bequem zum weiteren Transport nach Speichern oder Seeschiffen in Schuten überladen zu können, haben in einfacher und zweckmäßiger Weise Berücksichtigung gefunden und zur folgenden allgemeinen Anordnung geführt:

Dereigentliche Schuppen, der über einem rechteckigen Grundriß von 192:40 m Seitenlänge errichtet ist, liegt fast völlig über Wasser, um Schuten die Möglichkeit zu geben, unter den Schuppen fahren zu können. (Vergl. dazu den Grundriß Abbildung 2, sowie die Schnitte und Ansichten Abbildungen 3 und 4 und den Einblick in die Halle, Abbildung 5.) Die landseitige Schuppenlängswand läuft ungefähr mit der Oberkante der Uferböschung gleich. Der in 2 Seitenschiffe von je 10 m Breite und 10,2 m größter Höhe und einem Mittelschiff von 20 m Breite und 14,4 m Scheitelhöhe zwecks Erzielung größter Helligkeit gegliederte Aufbau wird allseitig von Rampen umsäumt. Die wasserseitige, mit Kranschienen versehene 7 m breite Längs-Rampe (vergl. Grundriß und Lageplan) greift an beiden Schuppen-Enden um je 60 m in Gestalt zweier ebenfalls 7 m breiter Ladebrücken über den rechteckigen Grundriß hinaus, verlängert dadurch die nutzbare wasserseitige Front auf 310 m und bietet so Platz für das Beladen und Entlösen von 6 Oberländer Kähnen. Neben dieser Frontverlängerung haben die schmalen Ladebrücken noch einen besonderen Zweck: an ihnen verholen diejenigen Oberländer Kähne, deren Güter ohne Vermittlung des Schuppens unmittelbar in Schuten übergeladen werden sollen; die Schute macht dann an der gegenüber liegenden Seite der Ladebrücke fest.

Als Lagerraum für die Güter dienen das Erdgeschoß, mit massiv ausgebildeter Decke von 7680 qm, und zwei in die Seitenschiffe eingebaute Zwischengeschosse von 3840 qm Fläche, sodaß rd. 11500 qm Lagerfläche zur Verfügung stehen. In gleicher Höhe mit den Zwischengeschossen, welche untereinander durch vier 2,5 m breite Laufstege verbunden werden, verläuft an der wasserseitigen Traufwand eine 2 m breite Galerie, auf welche die Krane der Rampe ihre Last absetzen können. An der Landseite sind 4 Ladebalkons vorgesehen, deren Krane den Verkehr zwischen Lagerböden und Lastfuhrwerk vermitteln. Die in das Mittelschiff hineinreichenden Ueberkragungen der Zwischengeschosse dienen wie die wasserseitige Galerie als Karrbahnen und sind durch ein eisernes umklappbares Geländer geschützt.

Unter dem Schuppen sind zwei je 8,46 m breite Durchfahrten — Schutengassen — auf ganze Schuppenlänge angeordnet, in denen durch je 4 gegen einander versetzte und verschließbare 4:4,88 m große Luken die Ueberladung der Güter von den Lagerböden in die dem Hafenverkehr dienenden Schuten stattfindet. Um die 8 Schuten, deren gleichzeitige Beladung vom Schuppen aus möglich ist, unabhängig von einander abfertigen zu können, ist in Schuppenmitte eine 15,62 m breite Querschutengasse eingebaut, welche die Längsdurchfahrten mit einander und mit dem Hafenbecken verbindet.

An Kranen besitzt der Schuppen: auf der wasserseitigen Laderampe 6 fahrbare, elektrisch betriebene Rollkrane — 2 zu 3000 kg und 4 zu 1500 kg Tragfähigkeit —, für die Lukenöffnungen 8 feste Handkrane zu 1000 kg und für die landseitigen Ladebalkons 4 elektrische Krane zu 1250 kg Tragfähigkeit. Die Beleuchtungsanlagen sind elektrisch. Zum Schuppen führt zu Lande eine 5 m breite Zufahrts-Straße; ein späterer Anschluß des Schuppens an das Hafen-Eisenbahnnetz ist berücksichtigt.

Von den Einzelheiten der konstruktiven Ausbildung des Schuppens seien die folgenden kurz erwähnt: Der Schuppen und die beiden seitlichen Ladebrücken sind auf Pfahlbündel gegründet, die in Längs- und Querrichtung 6,18 m bzw. 10 m von einander entfernt gerammt und auf + 4 durch einen Schwellrost verbunden sind. Auf diese Verholmungen setzen sich 6 m hohe schlanke Betonpfeiler, die im Mischungs-Verhältnis 1:8 bzw. 1:6 (Zement zu grobem Kies) geschüttet wurden. In diese Betonpfeiler sind die flußeisernen Säulen, welche ihrerseits die hölzernen Pfosten der Binderkonstruktion umschließen, verankert, und auf ihnen ruhen mittels gußeiserner Auflagerplatten die Balken der massiven Erdgeschoßdecke. Für die Berechnung der letzteren war eine Nutzlast von 1500 kg/qm zugrunde gelegt, und sie wurde ausgeführt als sogen. Bulbeisendecke (Abbildungen 6 und 7), indem Voutendecken zwischen Eisenbetonbalken, System Pohlmann, Patent-Inhaber die Firma Steffens & Nölle, Berlin, gespannt sind. Ein Arbeiten der im Mischungsverhältnis 1:4 geschütteten Decke bei Temperaturschwankungen ist durch Einbau eines Fugennetzes berücksichtigt. Eine 3 cm starke Gußasphaltschicht deckt die Betonmassen ab. Für die Holzkonstruktion der Lagerböden ist eine größte Belastung von 500 kg/qm angenommen.

An größeren Eisenkonstruktionen besitzt der Schuppen: zwei je 26,6 t schwere Fachwerkträger und einen Blechbalken von 18,54 m Spannweite, welche die Querschutengasse überbrücken, ferner vier mit amerikanischem Ahornbelag abgedeckte Verbindungsbrücken der Zwischengeschosse, die ohne Diagonalen nach System Langen ausgebildet sind, sowie je zwei zur Aufnahme und Uebertragung des Winddruckes der Giebelmauern bestimmte, durch einen der Giebelwand anliegenden wagrechten Träger verbundene Windportale.

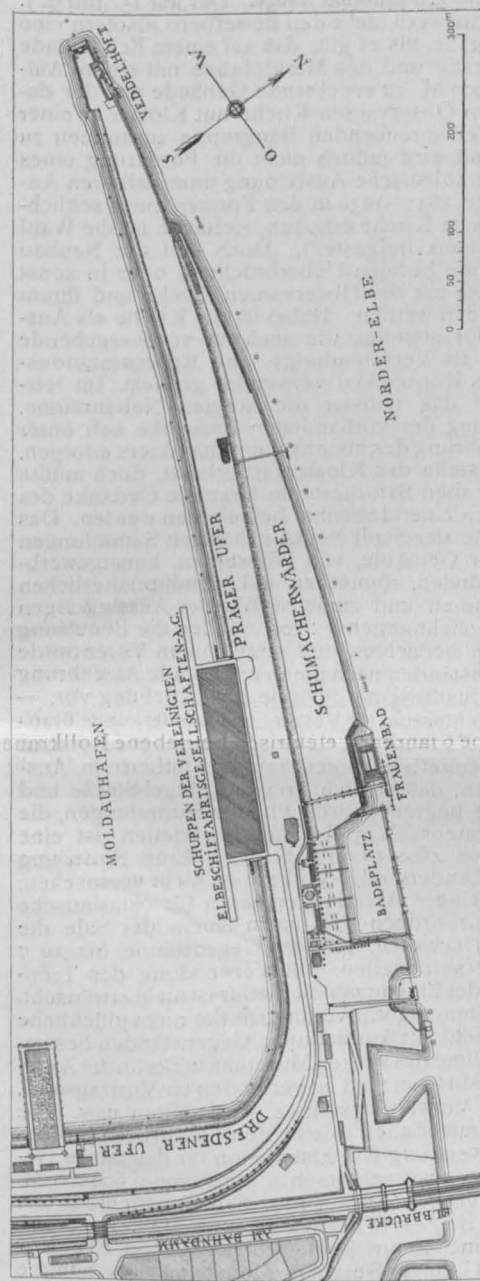
Erwähnenswert ist die Verschuß-Konstruktion für die Ladeluken. Der 2000 kg schwere Ladelukendeckel ruht mit seinen 4 Rollen auf 4 ~-förmig gebogenen Laufschielen,

welche auf einem fahrbaren, wagenartigen Gestell gelagert sind, das seinerseits auf den unteren Flanschen der die Lukenöffnung seitlich begrenzenden Greyträger N. P. 65 verschoben werden kann; der die Luke verschließende Deckel senkt sich infolge seines Eigengewichtes auf den S-förmigen Schienen des in Bewegung gesetzten Wagens um das Maß der Deckenstärke und wird darauf mit dem Wagen unter die Decke gezogen.

Die Kosten des Bauwerkes, das in etwa 9 Monaten fertiggestellt wurde, betragen aus-

der wasserseitigen Rampe abwickeln; direkte Umladung ohne Vermittelung des Schuppens ist an den Ladebrücken schnell und zweckmäßig möglich; die mittelbare Umladung in Schuten geschieht vom Schuppeninneren aus geschützt und praktisch durch die Luken. Die

Anordnung der Ladebrücken mit Schutengassen hat den weiteren Vorteil großer Ausnutzung des Ufers, da auf einer Front von 320 m eine nutzbare Kai-länge von rund 800 m untergebracht ist; damit wieder hängteineaußerordent-



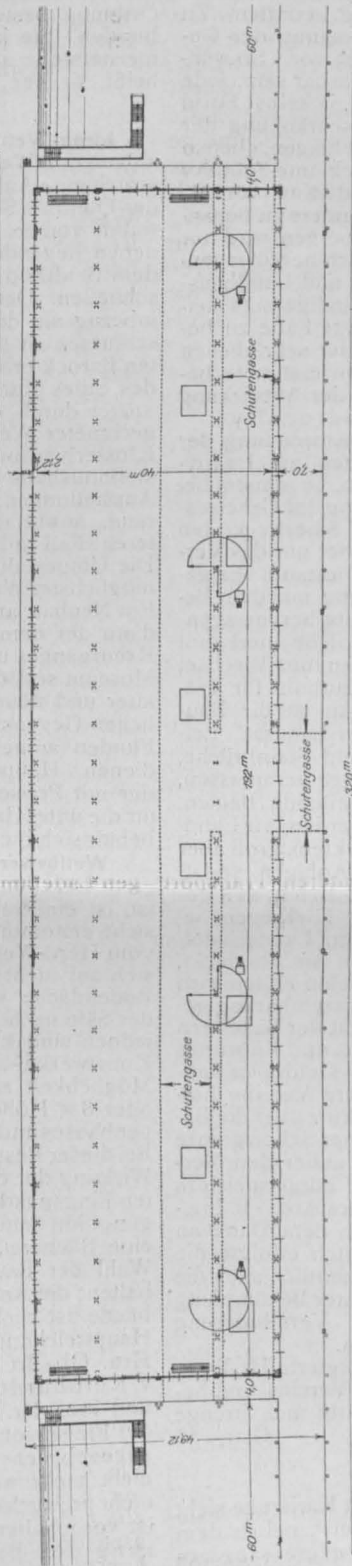
schließlich der maschinellen Einrichtungen und elektrischen Beleuchtungs-Anlagen etwa 891 000 M., sodaß auf 1 qm Schuppen-Grundriß etwa 85 M. entfallen.

Die Vorteile des ausschließlich dem Flußschiffverkehr dienenden Schuppentyps sind zusammengefaßt folgende:

Das Löschgeschäft kann sich denkbar einfach an

Vereine.

Arch.-u. Ing.-Verein zu Frankfurt a. M. Vers. vom 23. Nov. 1908. Der Vorsitzende, Hr. Kölle, begrüßte die vom Hrn. Reg.-Präsidenten gesandten Delegierten zur Besprechung des Gesetzes vom 15. Juli 1907 gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden und der Ausführungs-Anweisung dazu. Es erhalten die Hrn. Schaumann und Luthmer das Wort zu Vorträgen über das Gesetz. Hr. Schaumann bespricht den Schutz der Ortschaften gegen



Abbildungen 6 und 7. Einzelheiten der Deckenkonstruktion.

Abb. 1 (oben). Lageplan. Abbildung 2. Grundriß des Schuppens.

schiffahrts-Verkehr im Hamburger Hafen wesentliche Erleichterungen bringen wird. —

Verunstaltung und betont die Schwierigkeit der Begrenzung des Begriffes „gröbliche Verunstaltung“. Die ministerielle Anweisung zum Gesetz erläutert diesen Begriff. Da die Wirkung des Baues eine sehr verschiedene sein kann, so wird, was unter „grober Verunstaltung“ zu verstehen ist, meist das Oberverwaltungs-Gericht schließlich zu entscheiden haben. Ist sie zweifellos, so hat die Baupolizei das Baugesuch abzulehnen. Voraussetzung für den Schutz gegen Verunstaltung schlechthin sind die Schaffung eines Ortsstatutes und die Anhörung von Sachverständi-

gen, die außerhalb der Baupolizei stehen. Das Ortsstatut soll die Grenze feststellen, ist aber dabei an die Vorschriften der §§ 2—4 des Gesetzes gebunden. Nur im Ortsstatut ausdrücklich genannte Straßen von künstlerischer und geschichtlicher Bedeutung können geschützt werden. Redner befürwortet Vorsorge, daß Aenderungen in Material und Farbe besonderer Genehmigung bedürfen. Zu § 3 — Reklame — schlägt Redner Versagung der Genehmigung in den in § 2 genannten Fällen vor. So wünschenswert es wäre, wird es fast undurchführbar sein, jede Reklame der Genehmigung zu unterwerfen, ja selbst Form und Größe zu beeinflussen. Es wird Einschränkung der Genehmigung auf mißständige Fälle vorgeschlagen, ebenso Vorschrift vorheriger Andeutung der Reklame-Schilder und dergl. im Bau-Entwurf. Zu § 4. Landhausviertel, Badeorte, Prachtstraßen werden besonders zu behandeln sein. Die Anhörung von Sachverständigen wird nur zum Schutz geschichtlich und kunsthistorisch hervorragender Bauwerke möglich sein. Zu Reklame- und Landhausviertel-Sachen müßte der Baupolizei selbständige Entscheidung zustehen. Sie ist deshalb auf wichtige Fälle zu beschränken unter tunlichster Vermeidung der schriftlichen Form. Die hiesige Magistrats-Kommission erstattete bereits Bericht. Dankend gedenkt Redner der Mitwirkung der Vereins-Mitglieder Dielmann und Bernouilly.

Sodann bespricht Hr. Luthmer die Anwendung der von Schaumann angezogenen Paragraphen auf Landstraßen und Dörfer und führt Fälle an, in denen bei noch fehlendem Ortsstatut eine Erledigung im Gesetzes-Sinne durch Entgegenkommen erfolgte. § 8 bezweckt den Schutz des Landschaftsbildes, für den bisher nur das Verbot der Reklame durch Gesetz von 1902 bestand. Er gewährt dem Reg.-Präsidenten in Verbindung mit dem Bezirks-Ausschuß die Möglichkeit zum Schutz hervorragender Landschaftsbilder, die allgemein als solche anerkannt sind, deren Schätzung aber dem Anschauungs-Wechsel unterliegt, durch Versagung der Bau-Erlaubnis für entstellende Bauten. Das ausführende Organ ist die Baupolizei-Behörde, im diesseitigen Bezirk der Landrat. Leider gewährt das Gesetz gegen Halden und Steinbrüche, die z. B. an der Bahnstrecke Verunzierungen veranlassen, keinen Schutz, sondern nur gegen entstellende Bauten. Soweit solche von Architekten ausgeführt werden, wie Landhäuser, Aussichtstürme usw., ist die Gefahr klein, groß aber bei Fabriken und sonstigen industriellen Anlagen, sodaß die irrtümliche Meinung entstanden ist, solche seien in den geschützten Gegenden überhaupt verboten. Hiergegen betont Redner, daß auch Fabrikbauten sich dem Landschaftsbild harmonisch einfügen können, wenn sie geschickt, schlicht und sachlich gehalten sind. In vielen Fällen wird die Strenge des Gesetzes durch gütliche Vereinbarung gemildert werden, da kaum eine Böswilligkeit der Bauenden vorliegen wird. Aenderung des Bauplatzes und Entwurfs wird meist Hilfe bringen. Wo es sich um Geldopfer handelt, können Verschönerungs- und andere Vereine helfend eingreifen. — Redner berichtet dann kurz über die Beilegung der Rheinufer zur Festlegung einer Schutzgrenze durch eine gemischte Kommission, der außer den Vertretern der Regierung, den bezüglichen Bürgermeistern und des Bezirks-Ausschusses Delegierte des Arch.- u. Ing.-Vereins Frankfurt angehört haben. Nach dem Dank an die Redner und die Regierungs-Delegierten erfolgte die Besprechung, bei der die Reklamen, namentlich auch die grellen elektrischen Beleuchtungen samt ihrer Bekämpfung behandelt wurden und Vorschläge betr. Verminderung der Fabrik-Schornsteine sich anschlossen.

Dereine Wiesbadener Regierungs-Delegierte, Hr. Reg.-Rat von Conta, lobt das Vorgehen des Vereins und befürwortet tunlichste Vermeidung von Härte und Strenge bei Ausführung des Gesetzes. — Gstr.

Vermischtes.

Techniker als Bürgermeister. Die Stadt Karlsruhe sieht sich nunmehr in die Notwendigkeit versetzt, neben dem Oberbürgermeister einen dritten Bürgermeister anstellen zu müssen. In der Begründung zur Schaffung dieser Stelle wird neben dem Hinweis auf die Vermehrung der Geschäfte dem Wunsche Ausdruck gegeben, es sei die frühere Fassung des § 10 der badischen Städte-Ordnung wieder herzustellen, jedoch mit der Maßgabe, daß statt des wenig volkstümlichen Wortes „Beigeordneter“, das 1884 in die Bezeichnung „Bürgermeister“ verwandelt wurde, der Titel „rechtskundiger Stadtrat“, „Stadtbourat“ usw. zulässig sei. Dann könne man es umgehen, die Zahl der Bürgermeister in der jetzigen Art wachsen zu lassen und es könne leichter dem „nicht unberechtigten“ Wunsche der Standes-Vertretung der Techniker von akademischer Bildung Rechnung getragen werden, als leitende Beamte Sitz und Stimme im Stadtrat zu erhalten. Denn bei der heutigen Spezia-

lisierung der technischen Wissenschaften sei es nicht zweckmäßig, nur einen Techniker in den Stadtrat zu berufen, es müßten nach den Hauptgebieten der Technik mindestens 2, ein Architekt und ein Ingenieur, sein. Vielleicht hat auch der Maschinentechniker einen Anspruch auf Sitz und Stimme im Stadtrat. Solange jedoch die badische Städte-Ordnung besteht, ist die Stadt Karlsruhe an diese gebunden. Sie kann daher die neue Stelle nur als Bürgermeisterstelle ausschreiben, was hoffentlich nicht zugleich heißt, sie der Technik wieder vorzuenthalten. —

Wettbewerbe.

Ideen-Wettbewerb Museum Neuss. Der am 15. Juli d. J. ablaufende Wettbewerb stellt den Bewerbern insofern eine anziehende Aufgabe, als es gilt, das auf einem Eckgelände der Quirinus-Straße und des Marktplatzes mit einem Aufwande von 200000 M. zu errichtende Gebäude mit der daneben liegenden Observanten-Kirche mit Kloster zu einer dem Stadtbild entsprechenden Baugruppe zusammen zu schließen. Damit wird jedoch nicht die Forderung eines inbezug auf die stilistische Ausbildung unmittelbaren Anschlusses an die 1637—1639 in den Formen eines schlichten Barock erbaute Kirche erhoben, vielmehr ist die Wahl des Stiles durchaus freigestellt. Doch soll der Neubau später durch eine Straßen-Ueberbrückung oder in sonst geeigneter Weise mit der Observanten-Kirche und ihrem Kloster verbunden werden. Dabei ist die Kirche als Ausstellungshalle für ständige wie auch für vorübergehende Ausstellungen, als Versammlungs- und Repräsentationsraum, sowie als Konzertsaal verwendet gedacht. Im letzteren Fall gibt das Kloster die nötigen Nebenräume. Die Umgestaltung der vorhandenen Bauwerke soll unter möglichster Wahrung des historischen Charakters erfolgen. Ein Neubau anstelle des Klosters ist erlaubt, doch müßte dann der dem alten Bau zugrunde liegende Gedanke des Kreuzganges um einen Innenhof beibehalten werden. Das Museum soll die der Stadt Neuss gehörigen Sammlungen alter und neuer Gemälde, von Bildwerken, kunstgewerblichen Gegenständen, römischen und frühmittelalterlichen Funden aufnehmen und zugleich Wander-Ausstellungen dienen. Hauptzeichnungen 1:200. Ueber die Benutzung der mit Preisen bedachten und angekauften Vorentwürfe für die unter Umständen nach ihnen erfolgende Ausführung behält sich die Stadt Neuss die freie Entschließung vor. —

Wettbewerb Museum für Völker- und Länderkunde Stuttgart. Für den Neubau, der erweiterungsfähig zu planen ist, ist ein Gelände am Hegel-Platz in Stuttgart in Aussicht genommen, das seitlich von der Hegel-Straße und vom Herd-Weg begrenzt wird. Für die Sammlungen, die sich auf nicht mehr als 3 Geschosse verteilen, ist eine Bodenfläche von 4600 qm erforderlich. Eine Einteilung der Säle nach Ländern oder Völkern ist nicht vorzusehen, jedoch sind kleinere Abteilungen, etwa für ostasiatische Kunstwerke, anzuordnen. Es ist in einem der Säle die Möglichkeit zu schaffen, größere Gegenstände bis zu 7 oder 8 m Höhe aufzustellen. Die Verwendung des Treppenhauses und der Eingangshalle hierfür ist nicht erwünscht. Bei dieser Bestimmung war vermutlich die nicht glückliche Wirkung der dicht mit Ausstellungs-Gegenständen besetzten Eingangsräume des Völker-Museums in Berlin die Anregung. Mit dem Museum sind zu verbinden ein Vortragssaal, eine Bücherei, Verwaltungsräume, Werkstätten usw. Die Wahl der Baumaterialien bleibt den Bewerbern vorbehalten; die Anwendung von Eisenbeton für das ganze Gebäude ist nicht ausgeschlossen. Bausumme 600000 M. Hauptzeichnungen: 1:200. Unter den Preisrichtern die Hrn. Ob.-Brt. Beger, Ob.-Brt. Mayer, Ob.-Brt. Prof. v. Reinhardt in Stuttgart, sowie Prof. Dr. Theod. Fischer und Prof. Dr. Gabr. v. Seidl in München. Die Summe der Preise von 8000 M. kann auch in anderer als der S. 208 angegebenen Abstufung verliehen werden, doch sollen nicht mehr als 4 Preise gebildet werden. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe auf Antrag des Preisgerichtes ist vorbehalten. „Eine Uebertragung der Ausführung des Baues an einen der Preisträger ist in Aussicht genommen, jedoch behält sich der Preisausschuß die Entschließung darüber vor.“ Bei dieser Aussicht wird es dem anziehenden Wettbewerb nicht an starker Beteiligung fehlen. —

Wettbewerb Sparkassen- und Polizei-Gebäude Altena. Verfasser des preisgekrönten Entwurfes „Gut Licht“ ist Hr. G. Mucke in Hagen i. W. —

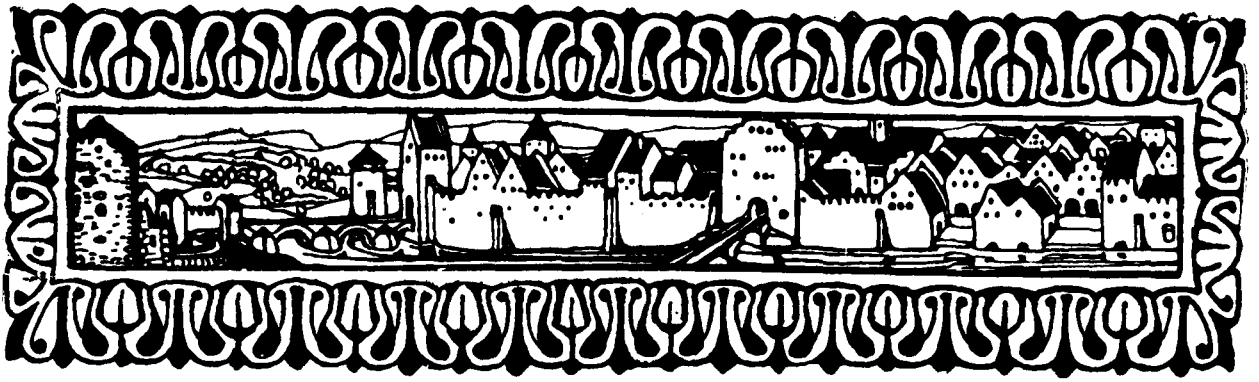
Inhalt: Zur goldenen Jubelfeier des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg. — Der Schuppen der Elbe-Schiffahrtsgesellschaften am Moldauhafen in Hamburg. — Vereine. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Schloß Brynnek-Siemianowitz in Oberschlesien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.



AS BÜRGERHAUS IN DER SCHWEIZ.
 EIN AUFRUF. * HERAUSGEGEBEN IM
 AUFTRAGE DES SCHWEIZERISCHEN
 INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VER-
 EINS. * STRASSEN-BILD MIT COLLIN-
 BRUNNEN IN ZUG. * * * * *
 DEUTSCHE BAUZEITUNG
 * XLIII. JAHRGANG 1909 * NO. 34. *



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XLIII. JAHRGANG. № 34. BERLIN, DEN 28. APRIL 1909.

Das Bürgerhaus in der Schweiz.

Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildungen S. 227.



Es werden bald drei Jahre, daß der „Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein“ einen wichtigen und rühmnswerten Entschluß faßte. In seiner Delegierten-Versammlung vom 13. Mai 1906 beschloß er, die Bearbeitung der Geschichte und Entwicklung des schweizerischen Bürgerhauses vom Mittelalter bis zum Jahre 1850 aufzunehmen und die Ergebnisse in Wort und Bild zu veröffentlichen. Es wurde damit für das Bürgerhaus eine mit gleichen deutschen Bestrebungen parallele Aktion eingeleitet, wies in so erfolgreicher Weise bereits für das Bauernhaus von Deutschland, Oesterreich und der Schweiz durchgeführt wurde. Von einer gleichen Maßnahme in Oesterreich verlautet, so weit wir sehen können, noch nichts. Es wäre aber in hohem Grade erfreulich, wenn auch hier bald Bestrebungen einsetzten, das überaus reiche und schöne Material, welches über das Bürgerhaus in den österreichischen Städten sich findet, zu sammeln, zu sichten, und das Beste davon in allgemein zugänglichen Veröffentlichungen dem zeitgenössischen Schaffen dienstbar zu machen.

Der Schweizer Verein setzte alsbald eine Kommission ein, die Ausführung des Beschlusses vorzubereiten; in sie wurden entsandt die Architekten P. Ulrich, Dr. C. H. Baer, Prof. Fr. Bluntschli und Prof. Gull in Zürich, P. Bouvier in Neuchâtel, E. Fatio in Genf, A. Hodler in Bern, E. J. Proppe in Biel, F. Stehlin und R. Suter in Basel, sowie E. von Tschanner in Chur. Zuwahlen zu dieser Kommission waren vorbehalten. Ihr erster Schritt war, in deutscher und französischer Sprache eine Werbeschrift herauszugeben, in welcher unter Beifügung zahlreicher Abbildungen, von welchen diese Nummer der „Deutschen Bauzeitung“ einige charakteristische Proben wiedergibt, auf die Bedeutung des großen Unternehmens und auf den hohen Wert des Kulturbesitzes, über den die Schweiz in ihrem Bürgerhause verfügt, hingewiesen wurde. *)

Ein flüssig geschriebener Text von Baer setzt an die Spitze der Ausführungen das zutreffende Wort, es gebe kaum ein Land, das in seinen Städten und Städtchen mehr bürgerlichen Charakter besitze, als die Schweiz; kaum eines, „das sich hartnäckiger und erfolgreicher durch Jahrhunderte hindurch in teils natürlicher, teils absichtlicher Zurückgezogenheit diese ausdrucksvolle bürgerliche Besonderheit gewahrt hätte“. Er stellt die demokratischen Tendenzen der Schweiz

in einen Gegensatz zu den aristokratischen Tendenzen der Bürgerkreise Deutschlands. Wenn sich hier auch überall ein freies und selbstbewußtes Bürgertum herausbildete und namentlich in den Hanse-Städten streng bürgerliche Republiken erhalten geblieben seien, so brachten doch überall zunehmender Reichtum und zunehmendes Selbstbewußtsein das Bestreben mit, „das schlichte Bürgerkleid mit dem glänzenderen Gewande des Adels zu vertauschen, die bürgerliche Wohnstube zu verlassen, um im prunkvollen Saale des Herrschers Ämter und Würden zu erlangen. Was wenigen glückte, erstrebten viele, um sich schließlich durch äußerliche Annahme der Lebensgewohnheiten höher stehender Stände über die Vergeblichkeit ihrer Bestrebungen hinwegzutäuschen“. So sei es gekommen, daß die bürgerliche Kultur der meisten Länder Europas im Innersten abhängig gewesen sei von den Sitten und Gebräuchen der sozial höher stehenden Gesellschaftsklassen des Adels und der Geistlichkeit. Anders in der Schweiz. Hier waren nicht Fürsten und Geistlichkeit die Tonangebenden, sondern die Bürger, „die mit trockener Sachlichkeit jedem Ding seine Realität zu geben wußten“. Sie achteten Ehren- und Adels-Diplome fremder Herrscher nur gering. Ihnen galt die Anerkennung ihrer Mitbürger mehr. „In stolz bescheidener, treuer und selbstbewußter Tradition suchten die meisten als schlichte Bürger im Interesse ihrer Heimat tätig und nützlich zu sein . . . Das gab den Grund zu einer bürgerlich radikalen, aber besonnenen Demokratie, zu der auch das altvornehm, bisweilen mehr international gesinnte Patriziat immer wieder gerne zurückkehrte . . . Die Folge davon ist in der Schweiz eine ausgesprochen bürgerliche Kultur, die unbeirrt Jahrhunderte hindurch in Blüte stand und erst in den Stürmen der Revolution etwas in den Hintergrund trat.“

Der schönste Zweig dieser Kultur ist das Bürgerhaus; es steht mit der Kirche im Mittelpunkt aller Kunst und Sitte. Wenn der Baukünstler von heute sucht, eine Form des Wohnhauses zu finden, die den gesteigerten Ansprüchen des Lebens von heute entspricht, so muß er, soll nicht ein bewährter Kulturfaktor verloren gehen und großer Schaden am Bürgertum entstehen, auf jene Kultur im Hausbau und im häuslichen Leben wieder zurückgreifen, die wir einst besaßen, die aber vielfach verloren ging. Denn mit vollem Recht spricht Baer es aus, jeder Bruch mit der Ueberlieferung auf künstlerischen Gebietensei mit einer Einbuße an formaler Schönheit verbunden. Also zurück zu den alten Schweizer Wohnhäusern. „In sorgfältiger, handwerklich sauberer Arbeit sind sie erstellt ohne Prahl mit Können und Wissen, ohne Schwelgen mit reichen, phantastischen Formen, sondern in mäßigendem Bescheiden, wie es einem, der in bürgerlich sittlicher Zucht aufgewachsen ist, geziemt. Ueber all dieser

*) Das Bürgerhaus in der Schweiz. Ein Aufruf. Herausgegeben im Auftrag des „Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“, Zürich. Schulthess & Co., 1907. Preis 3 Frcs. —

Klarheit und Handwerklichkeit ist allerdings nicht selten die ganze Genialität künstlerischer Laune in freudiger Freiheit ausgebreitet; barocke Einfälle, kostbare Verzierungen mit sinnvollem Detail, launige Ausflüchte und kapriziöse Schnörkel, die die klaren Linien und Formen schmücken und beleben. So wird die Geradheit von Natur und Kunst durch erfrischende Genialität, durch ein blitzartiges Auftauchen sinnkräftiger Sehnsucht vor selbstzufriedener Nüchternheit bewahrt.“ Was so und den eigenartigen Verhältnissen der einzelnen Landschaften und Kantone entsprechend Niklaus Sprünglin in Bern, David Morf in Zürich, Samuel Werenfels und Johann Ulrich Büchel in Basel nebst vielen anderen geschaffen haben, wie sie arbeiteten, damit „Haus und Bewohner innig zu einander passen“, das soll in dem geplanten Werke zur Darstellung gelangen. Es wird als eine nationale Aufgabe bezeichnet. Die Schweiz geht damit parallel mit dem deutschen V. Tag für Denkmalpflege und den Beschlüssen der XXXV. Abgeordneten-Versammlung des „Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ in Mannheim 1906.

Es ist zunächst beabsichtigt, ein Archiv einzurichten, in welchem das durch die Bürgerhaus-Kommission beschaffte Material vorläufig aufbewahrt wird, um erst dann über die Art der Veröffentlichung Beschluß zu fassen, wenn die Sammlungen ein Ende absehen lassen und ein Ueberblick über das gesamte Material ermöglicht ist. Das im Archiv zu vereinigende Material erstreckt sich über alle Arten textlicher und bildlicher Veröffentlichungen, über alte und neue zeichnerische und photographische Aufnahmen usw. Zur Darstellung zu bringen ist das Wohnhaus vom frühesten Ursprung bis zum Jahre 1850. Malerei, Plastik und Kunstgewerbe sollen nur im Zusammenhang mit

der entsprechenden Architektur erwähnt, dann aber umfassend bildlich dargestellt werden. Ein Hauptgewicht wird auf die Wirkung der Bauwerke im Städte- und Straßenbild sowie auf die Gartengestaltung gelegt werden. Die Grenzen zwischen Schloßarchitektur, bürgerlichen und bäuerlichen Bauwerken sollen nicht allzu streng gezogen werden; dagegen sind Burgen und kirchliche Bauwerke auszuscheiden.

Der Aufruf spricht den Wunsch aus, es sollte das Studium lokaler Baugedanken immer mehr zur Grundlage unseres baulichen Schaffens gemacht werden. Der ideale und materielle Gewinn blieben nicht aus. Der Auftraggeber sollte über die praktische Schönheit alter Baugewohnheiten aufgeklärt werden. Die Rücksichtnahme auf die stetige Verbesserung und Verfeinerung unserer Lebenshaltung ferner sollte uns wieder jene Harmonie im Leben bringen, die wir nicht besitzen, die aber „unseren Vorfahren ihre innere Stärke verlieh“. Es bedeutet demnach für jeden Schweizer die Mitarbeit an dem geplanten großen Unternehmen eine nationale Pflicht.

Das ist es auch bei uns in Deutschland. Wer an die Wirkung nationaler Imponderabilien glaubt und sich entschließen kann, anzuerkennen, daß sie in keinem Werke menschlicher Hervorbringung mehr vereinigt sind und eine gesichertere Heimstätte haben, wie im Hause, der wird sich der Mitarbeit an dem idealen Werke, das die baukünstlerischen Kräfte Deutschlands zurzeit beschäftigt, nicht entziehen können. „Zur Stärke“ heißt ein Bürgerhaus in St. Gallen. Das in diesem Wort liegende gerechtfertigte stolze und zugleich bescheidene Selbstbewußtsein gibt den geistigen Inhalt eines Kulturzweiges, der für unser Leben der unentbehrlichste und dessen sichtbarer Ausdruck das Bürgerhaus ist, in vielsagender Weise wieder. —

Vereine.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. In der Sitzung vom 9. Febr. hielt der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Insp. Claus Vortrag über „Die Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes Vohwinkel und seine Einwirkung auf den Eisenbahnbetrieb“. Der Bahnhof Vohwinkel, bis zu dem die Elberfeld und Barmen durchziehende Schwebebahn geführt ist, liegt im Zuge der Bahn von Düsseldorf nach Elberfeld-Barmen. Bei seiner Lage zwischen dem Wupper- und dem Neandertal bildet er den natürlichen Anschluß für alle die Eisenbahnen, die diese beiden Täler verfolgen. In ihn ist auch die von dem hochgelegenen Solingen kommende Bahn eingeführt. Aus der großen Zahl der hier einmündenden, größtenteils sehr verkehrsreichen Eisenbahnlinien ergab sich auch ein großer Verkehr, der sich bis zum Jahr 1890 auf 99 Schnell- und Personenzüge sowie auf 70 Güterzüge gesteigert hatte. Eine weitere Steigerung war zu erwarten, auch erschwerten die in verschiedenen Zeiten und unter anderen Verhältnissen entstandenen Anlagen eine planmäßige Betriebsführung erheblich. Deshalb wurde nach 1900 eine umfassende Erweiterung und Umgestaltung der Anlagen beschlossen und in 6½ Jahren mit einem Kostenaufwand von 12,6 Mill. M. ausgeführt. Im Personenverkehr hatte sich namentlich der Uebelstand geltend gemacht, daß zwischen den großen Industriegebieten bei Elberfeld-Barmen und Essen Schnell- und Personenzüge nicht durchgeführt werden konnten, und mit dem Steigen des Verkehrs zwischen diesen wichtigen Industriegebieten wurde es immer lästiger empfunden, daß stets in Vohwinkel umgestiegen werden mußte. Dieser Uebelstand ist durch entsprechende Verlegung und Anordnung des neuen Personenbahnhofes beseitigt und dabei auch allen Anforderungen Rechnung getragen worden, die zur Erleichterung und Sicherung des Verkehrs nach den heutigen Erfahrungen zu stellen sind. Ebenso notwendig waren Verbesserungen im Güterverkehr. Auf einem solchen Knotenpunkte wie Vohwinkel müssen aus den von den verschiedenen Richtungen einlaufenden Güterzügen, von denen meist jeder Zug Wagen für die anderen Richtungen heranbringt, neue Züge zusammengestellt und abgelassen werden. Jede hierbei erzielte Beschleunigung wirkt günstig ein auf die Güterbeförderung und den Wagen-Umlauf. In diesem Sinne sind die neuen Anlagen ausgebildet und nach dem zu erwartenden Verkehrsumfang bemessen worden. Die dazu erforderliche Breiten- und namentlich Längsentwicklung verursachte um so höhere Kosten, als sowohl die Gestaltung des Geländes wie auch die Beschaffenheit des Bodens hierfür sehr ungünstig waren.

Nahezu 1,5 Millionen cbm Felsboden mußten durch Sprengen gelöst und auf weitere Entfernungen zur Herstellung des Bahnkörpers verfahren werden. Bedeutende Geldmittel sind auch für Weichen- und Signalstell-Anlagen und ihre Sicherung aufgewendet worden. Abgesehen von einigen weniger wichtigen werden die Stellwerke elektrisch betrieben. Die Erwartungen auf Verkehrszunahme haben sich erfüllt. Seit dem Jahre 1900 ist im Personenverkehr die Zahl der Züge von 99 auf 184 und im Güterverkehr von 70 auf 85 gestiegen, wobei die zahlreichen Bedarfszüge in den verkehrsreichen Zeiten nicht einbegriffen sind. Zahlreiche Zeichnungen und Lichtbilder unterstützten die Ausführungen des Redners. An den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag knüpfte sich eine Besprechung der hier behandelten Fragen. —

Vermischtes.

Die „Schmiergelder“ und die „Architekten“. Angesichts der augenblicklich in Vorbereitung befindlichen gesetzlichen Maßnahmen gegen das Schmiergelder-Unwesen dürfte in unseren Fachkreisen eine Mitteilung von Interesse sein, zu welcher Äußerungen eines Hamburger Rechtsanwaltes den Vorstand des „Bundes Deutscher Architekten“ und den „Hamburger Arch.- und Ing.-Verein“ im März dieses Jahres veranlaßt haben. Die Mitteilung, die in den Tageszeitungen Hamburgs veröffentlicht wurde, lautet:

„Gegen die Behauptung eines Hamburger Rechtsanwaltes in einem Lübecker Prozeß, daß „auch Architekten, die besonderen Vertrauenspersonen des Bauherrn, Gratifikationen von Bau- und Lieferungs-Beteiligten erhielten“, ist bereits seitens der Zentralstelle des „Bundes Deutscher Architekten“ (B. D. A.) in Dresden und des „Hamburger Architekten- und Ingenieur-Vereins“ Protest erhoben und dieselbe als eine Beleidigung des Architektenstandes zurückgewiesen worden.

Die Ortsgruppe Hamburg des B. D. A., der nur Privat-Architekten angehören, hat es trotzdem für ihre Pflicht gehalten, sich über die in Lübeck gefallene Äußerung näher zu informieren. Das Ergebnis des mit dem Rechtsanwalt geführten Schriftwechsels war ein negatives, da eine Nennung der Namen, wer unter den „geschmierten“ Architekten zu verstehen sei, nicht erreicht wurde. Es ist dies umso bedauerlicher, weil durch die so allgemein gehaltene Behauptung des Herrn Rechtsanwaltes, deren Richtigkeit nicht festgestellt werden konnte, alle Architekten getroffen scheinen, während es sich tatsächlich ohne Zweifel nur um einige Ausnahmefälle handelt. Die Ortsgruppe Hamburg des B. D. A. glaubt daher, den Architekten und dem

bauenden Publikum einen Dienst damit zu leisten, wenn sie einige aufklärende Bemerkungen über die „Schmiergelderfrage“ der Öffentlichkeit zugänglich macht.

volles Vertrauen er genießen muß, um die Interessen des letzteren den Behörden und den Bauhandwerkern gegenüber wirksam zu vertreten. Für diese mit einer mehr oder



weniger großen Verantwortlichkeit verbundene Tätigkeit wünscht der Architekt nach der Gebühren-Ordnung, die vom Verband aller Architekten-Vereine in Deutschland aufgestellt ist, bezahlt zu werden, gleich wie die Rechtsanwälte und die Aerzte ihre Honorar-Ansprüche auf einen fest normierten Schragen stützen. Wie nun aber jeder Stand und Beruf tüchtige und untüchtige Vertreter hat, wie dem Rechtsanwalt der Winkel-Advokat, dem Arzt der Kurpfuscher unliebsame und unheilvolle Konkurrenz macht, so bestrebt sich auch die größte Zahl der Architekten, ihren Beruf in künstlerischer, technischer und moralischer

Beziehung tadellos auszuüben, ohne indes verhindern zu können, daß andere es mit ihren Pflichten so genau nicht nehmen, auch der Schmiergelder-Frage weniger skrupulös gegenüberstehen.

Beide Kategorien nennen sich „Architekt“, und das bauende Publikum hat nicht immer die Möglichkeit, den gewissenhaften Architekten von dem gewissenlosen zu unterscheiden.

Der gewissenhafte Architekt wird sein Honorar nach der Gebühren-Ordnung berechnen, weil er damit nicht mehr und

nicht minder als das anerkannte Äquivalent für seine Leistung fordert; er wird sich damit begnügen. Der gewissenlose Architekt wird sich außer seinem Honorar noch Schmiergelder zahlen lassen. Um aber im Kon-



Oben: Das „Haus des Junkers von Ligerz“ am Bieler See (1549).
Links: Haus in St. Gallenkappel (Kanton St. Gallen).
Rechts: Das Haus „zum Steinbock“ in Schaffhausen.

Das Bürgerhaus in der Schweiz.

Ein Aufruf.

Herausgegeben im Auftrage des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Es muß zunächst einmal festgestellt werden, daß in allen Fällen, in denen der Bauherr zu einem Bauvorhaben einen Architekten zu Rate zieht, der Architekt der Beauftragte und sachverständige Berater des Bauherrn ist, dessen

kurrenzkampf leichter einen Auftrag zu gewinnen, wird er das Honorar herabdrücken und dem Bauherrn einen Antrag auf billigeres Honorar machen, als die Gebühren-Ordnung es vorsieht. Durch Vergütungen seitens der Bauhandwerker sucht er dann den Verlust an Honorar wieder gut zu machen und kann dadurch oft ein wesentlich höheres Honorar erzielen, als es die Gebühren-Ordnung vorsieht.

Es ist ohne weiteres klar, daß es nicht im Interesse des Bauherrn liegen kann, wenn sein Vertrauensmann von der Gegenpartei „Schmiergelder“ empfängt, denn im Baubetriebe stellen doch der Bauherr und der Uebernehmer verschiedene Interessensphären dar.

Der Architekt, der durch „Schmiergelder“ in Abhängigkeit von dem Lieferanten geraten ist, kann unmöglich seine übernommenen Pflichten ordnungsmäßig erfüllen, denn er kann den Bauherrn nicht gegen eventuelles schlechte Lieferungen und Uebervorteilungen seitens des Uebernehmers schützen. Durch letztere macht sich aber der Lieferant bezahlt für die ausgegebenen „Schmiergelder“ und es ist unabwendbar, daß der Bauherr stets den Schaden zu tragen hat.

Diese Zusammenhänge sind nicht allgemein genug bekannt, denn sonst würde es nicht vorkommen können, daß, wie geschehen, Bauherrn sich mit einer kleinen Vergütung der Handwerker an den Architekten einverstanden erklärt haben und nur erst bei größeren Beträgen Widerspruch erhoben haben. Es mag dies darin begründet sein, daß die Bauherrn die „Schmiergelder“ mit der Provision verwechseln, die einem Makler, einem Vermittler mit Recht bezahlt wird. Der Architekt ist aber kein Vermittler in diesem Sinne, er ist der zeitweilige Beauftragte des Bauherrn und wird von letzterem für seine Leistungen bezahlt.

Es dürfte also im Interesse des bauenden Publikums liegen, wenn es der Frage der „Schmiergelder“ auch seinerseits einige Aufmerksamkeit zuwenden würde. Die gewissenhaften Architekten sind nur in der Lage, den Kampf gegen das „Schmiergelderunwesen“ aufzunehmen, wenn sie vom bauenden Publikum energisch unterstützt werden. Jeder Bauherr, der gut bedient zu sein wünscht, sollte mit seinem Architekten vor Erteilung des Auftrages diesen Punkt offen besprechen und sollte denselben auf die „Gebühren-Ordnung“ verpflichten, in welcher klar und deutlich bestimmt ist, daß „alle Provisionen oder Rabatte, welche seitens eines Lieferanten oder Unternehmers auf Bestellungen gewährt werden, dem Bauherrn zufallen“.

Diese Mithilfe der Bauherren ist um so wichtiger, als es sich in der „Schmiergelderfrage“ nicht allein um eine Benachteiligung der Bauherren und gewissenhaften Architekten, sondern um Fragen handelt, die mit unserer ganzen kulturellen Entwicklung im engsten Zusammenhange stehen. Die Handwerker und die Lieferanten wünschen nicht, Schmiergelder zu geben, sind aber durch die Verhältnisse oft dazu gezwungen. Es muß infolgedessen schlechte Arbeit geliefert werden. Ganz abgesehen von der moralisch anfechtbaren Seite dieser Frage wird das Niveau unserer handwerklichen Leistungen und der Lieferungen dadurch herabgedrückt. Es kann aber nur im allgemeinen Interesse liegen, wenn im Handwerk für reelle Bezahlung gute Arbeit geliefert wird und nicht, wenn Bauherr und Handwerker, durch das „Schmiergelderunwesen“ veranlaßt, sich mit geringen Leistungen zufrieden geben müssen.

Sollte es gelingen, durch diese Ausführungen zu der Gesundung der besprochenen Verhältnisse beizutragen, so würde die Ortsgruppe Hamburg des B. D. A. ihre Aufgabe dadurch erfüllt sehen.

Der Vorstand der Ortsgruppe Hamburg des Bundes Deutscher Architekten (B. D. A.)

J. Faulwasser, H. Groothoff (1. Vors.), F. Jacobsen, W. Jollasse, A. Löwengard (2. Vors.), F. Lorenzen, W. Lundt, O. Wöhlecke (Schriftführer).“

Wettbewerbe.

Das Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für ein Denkmal für Großherzog Friedrich I. von Baden in Mannheim, das wir bereits S. 188 ankündigten, ist nunmehr mit Frist zum 22. Dez. 1909 für alle zur Zeit des Ausschreibens im Großherzogtum Baden dauernd ansässige oder als Badener geborene Bildhauer und Architekten durch das geschäftsführende Komitee erlassen worden. Hr. Architekt Professor Dr. Bruno Schmitz in Charlottenburg, der künstlerische Gestalter des Friedrichs-Platzes, an dessen Abschluß das Denkmal zur Aufstellung gelangen wird, soll zum Wettbewerb besonders eingeladen werden. Für das Denkmal stehen 360000 M. zur Verfügung. „Die Preisträger sind auf Entschließung des Komitees verpflichtet, ihren Entwurf für die Summe von 360000 M. in allen Teilen vollständig, einschließlich der Fundamente und Erdbewegungen, zur Ausführung zu bringen, und zwar inner-

halb 2 1/2 Jahren vom Tage der Auftrags-Erteilung an, fertig aufgestellt an Ort und Stelle des Denkmals in Mannheim.“ Unterlagen werden gegen 3 M., über deren Rück-Erstattung für die Teilnehmer am Wettbewerb nichts bemerkt ist, durch das Sekretariat des Oberbürgermeisters in Mannheim versendet. Verlangt wird ein Gipsmodell 1:10. Das Preisgericht bilden die Hrn. Bildh. Prof. Ludwig Manzel in Berlin, Bildhauer Prof. Robert Diez und Arch. Prof. Martin Dülfer in Dresden, Prof. Dr.-Ing. Gabriel von Seidl in München und Maler Otto Prophet in Mannheim. Ersatzleute sind die Hrn. Bildhauer Professor Jos. Uphues und Bildhauer Prof. Emil Hundrieser in Berlin, sowie Arch. Prof. Dr.-Ing. Theod. Fischer in München. Verteilt werden 3 Preise von 5000, 4000 und 3000 M.; die Gesamtsumme von 12000 M. kann auch in anderer Weise verteilt werden, jedoch darf kein Preis unter 3000 M. betragen. Der Ankauf dreier nicht preisgekrönter Entwürfe für je 1000 M. ist vorbehalten. Wir kommen auf den Wettbewerb nach Einsicht der Unterlagen noch einmal ausführlicher zurück. —

In einem beschränkten Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Rentenguthäuser für die Straßenbahn-Angestellten des Landkreises Dortmund, erlassen für die Mitglieder des „Vereins der Architekten und Bauingenieure“ in Dortmund, wurde der I. Preis dem Entwurf des Hrn. Karl Breuer, der II. Preis dem der Hrn. D. & K. Schulze, der III. Preis der Arbeit der Hrn. Steinbach & Lutter zugesprochen. Der Entwurf „Familienheim“ wurde zum Ankauf empfohlen. Den Entwürfen mit dem Kennzeichen eines Dreiecks im Kreise und mit dem Kennwort „Doppelhäuser“ wurde eine lobende Erwähnung zuteil. Unter den Preisrichtern befanden sich die Hrn. kgl. Bt. Claren, Arch. Markmann, Arch. Marx und Kreisbmstr. Sommer in Dortmund. —

In einem Wettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes für die Grundstücke an der Lerchenfeld- und der Reinartz-Strasse in Crefeld wurde unter 14 Entwürfen ein I. Preis von 1000 M. dem der Hrn. Georg Bruggaier und Anton Rumpen; ein II. Preis von 600 M. dem Entwurf des Hrn. Eberh. Spieckermann; ein III. Preis von 400 M. dem Entwurf der Hrn. Ant. Rumpen und Georg Bruggaier, sämtlich in Crefeld, zuerkannt. Das Preisrichteramts üben aus die Hrn. Stadtmstr. Bollert, die Arch. Heinr. Oediger und L. Schreiber in Crefeld, sowie Hr. Arch. E. Schreiterer in Köln a. Rh. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Musterplänen für Molkereibauten erläßt der „Verband deutscher Molke-reien und Milchwirte in Böhmen“ für Bewerber aus Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Dänemark und Schweden zum 1. Okt. d. J. unter Verheißung dreier Preise: eines I. Preises, bestehend in einer silbernen Staats-Medaille und 500 Kr. in Gold; eines II. Preises, bestehend in einer silbernen Landeskulturrats-Medaille und 300 Kr. in Gold, und eines III. Preises, bestehend in einer bronzenen Staats-Medaille und 200 Kr. in Gold. Für weitere hervorragende Entwürfe können bronzene Landeskulturrats-Medaillen verliehen werden. Der Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 50 Kr. ist vorbehalten. Ueber das Preisgericht sind nähere Angaben noch nicht gemacht. —

Wettbewerb Heilandskirche Dresden-Cotta. Unter 68 Entwürfen wurde der I. Preis dem Entwurf „Fides“ des Hrn. Prof. Fritz Schumacher in Dresden verliehen; den II. Preis gewann der Entwurf „C. K.“ des Hrn. Paul Bender in Dresden; den III. Preis der Entwurf mit dem Kennzeichen des goldenen Kreuzes auf schwarzem Grunde der Hrn. Lossow & Kühne in Dresden. Zum Ankauf wurden empfohlen Entwürfe der Hrn. Viehweger & Berthold, Reinhardt & Blauert, Schilling & Gräbner in Dresden, sowie Kolbe in Loschwitz. Sämtliche Entwürfe sind bis mit 2. Mai im Stadthause der Vorstadt Cotta öffentlich ausgestellt. —

Zu einem Wettbewerb der „Deutschen Gesellschaft für christliche Kunst“, betr. Entwürfe für eine katholische Kirche in Uerdingen am Niederrhein liefen 127 Arbeiten ein. I. Preis von 700 M.: Hrn. O. O. Kurz in München; II. Preis von 500 M.: Hrn. Hans Rummel in Frankfurt a. M.; III. Preis von 300 M.: den Hrn. Architekten Verheyen & Stobbe in Düsseldorf. Fünf IV. Preise fielen den Hrn. Prof. Rich. Berndt in München, Boehm in Offenbach a. M., Colombo & Müller sowie B. Nöcker in Köln a. Rh., und Ernst Riedl in Murnau in Bayern zu. 7 Entwürfe wurden durch Belobungen ausgezeichnet. —

Inhalt: Das Bürgerhaus in der Schweiz. — Vereine. — Vermischtes — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Das Bürgerhaus in der Schweiz.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortlich Albert Hofmann, Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg., P. M. Weber, Berlin.